



TESIS - RA 142531

# **PENATAAN KAWASAN ALUN-ALUN KOTA MALANG DENGAN KONSEP *PEDESTRIAN-FRIENDLY***

**RYSKI DWI PRATOWO**

**08111650030001**

**DOSEN PEMBIMBING**

**Prof. Ir. Endang Titi Sunarti BD, M.Arch, Ph.D.**

**Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D.**

**Program Magister**

**Bidang Keahlian Perancangan Kota**

**Departemen Arsitektur**

**Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan**

**Institut Teknologi Sepuluh Nopember**

**2018**



TESIS RA 142531

**PENATAAN KAWASAN ALUN-ALUN KOTA  
MALANG DENGAN KONSEP *PEDESTRIAN-  
FRIENDLY***

**RYSKI DWI PRATOWO**

08111650030001

Dosen Pembimbing

Prof. Ir. Endang Titi Sunarti BD., M. Arch., Ph.D.

Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D.

Program Magister

Bidang Keahlian Perancangan Kota

Departemen Arsitektur

Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

2018









THESIS RA 142531

**DESIGNING MALANG CITY SQUARE WITH  
*PEDESTRIAN-FRIENDLY* CONCEPT**

**RYSKI DWI PRATOWO**

08111650030001

**Supervisors**

**Prof. Ir. Endang Titi Sunarti BD., M. Arch., Ph.D.**

**Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D.**

**Postgraduate Program**

**Urban Design Major**

**Department of Architecture**

**Faculty of Architecture Design and Planning**

**Sepuluh Nopember Institute of Technology**

**2018**





## LEMBAR PENGESAHAN

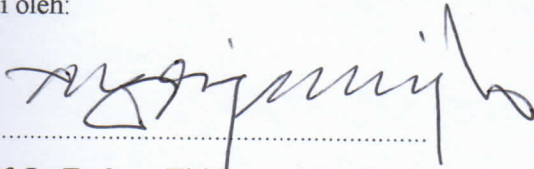
Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar  
Magister Teknik (MT.)

Di  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:  
**Ryski Dwi Pratowo**  
**08111650030001**

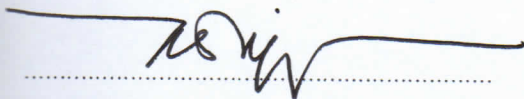
Tanggal Ujian: 5 Juni 2018  
Periode Wisuda: September 2018

Disetujui oleh:



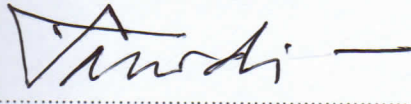
1. **Prof. Ir. Endang Titi Sunarti D., M. Arch., Ph.D.**  
NIP: 19490125 197803 2 002

(Pembimbing I)



2. **Ir. Purwanita Setijanti, MSc., Ph.D.**  
NIP: 19590427 198503 2 001

(Pembimbing II)



3. **Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono**  
NIP: 19610520 198601 1 001

(Penguji I)



4. **Dr. Ir. Vincentius Totok N., M.T.**  
NIP: 19551201 198103 1 003

(Penguji II)

Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan

Institut Teknologi Sepuluh Nopember



Ir. Purwanita Setijanti, MSc. Ph.D

NIP : 19590427 198503 2 001

## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Saya yang tersebut di bawah ini :

Nama : Ryski Dwi Pratowo  
NIM : 08111650030001  
Program Pendidikan : Perancangan Kota  
Jurusan : Arsitektur

Dengan ini saya menyatakan bahwa isi sebagian maupun keseluruhan laporan tesis saya dengan judul:

PENATAAN KAWASAN ALUN-ALUN KOTA MALANG DENGAN KONSEP  
*PEDESTRIAN-FRIENDLY*

Adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua referensi yang dikutip maupun yang dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka.

Apabila pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, 18 Juli 2018  
Yang membuat pernyataan



Ryski Dwi Pratowo  
NRP. 08111650030001

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT karena atas berkah dan karunia-Nya, sehingga Tesis yang berjudul “Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang dengan Konsep *Pedestrian-Friendly*” dapat diselesaikan dengan baik. Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Allah SWT dan Nabi Muhammad SAW atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya.
2. Keluarga tercinta Bapak Sukiran, Ibu Ririn Farida, Mas Faris dan Istri Mbak Nita, Dik Nika, dan keponakan Briya atas segala do’a dan dukungan yang selalu diberikan.
3. Dosen pembimbing Prof. Ir. Endang Titi Sunarti, M.Arch., Ph.D dan Ibu Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D atas masukan, arahan, dan bimbingan dalam proses penyusunan tesis.
4. Dosen penguji Bapak Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono dan Bapak Dr. Ir. Vincentius Totok Noerwasito, MT. atas kritik dan saran dalam penyempurnaan tesis.
5. Rayinta Putri Kurniasanti yang selalu memberikan dukungan, motivasi, do’a, serta mendampingi dalam setiap proses untuk meraih kesuksesan bersama.
6. Bapak Sahal selaku staff program Pascasarjana Arsitektur, terima kasih atas segala bantuan dalam pengumpulan tugas kuliah.
7. Teman-teman Magister Arsitektur angkatan 2016, khususnya bidang Perancangan Kota yang berjuang bersama-sama dari awal masuk hingga akhir kuliah.
8. Teman-teman di Laboratorium Perancangan Kota yang memberikan dukungan serta bantuan dalam proses penyusunan tesis.
9. Serta pihak-pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih memiliki kekurangan. Semoga tesis ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca sekaligus dapat menjadi bahan acuan untuk penelitian lebih lanjut serta pihak-pihak yang terkait lainnya.

Surabaya, Juli 2018

Penulis

## **Penataan Kawasan Alun-Alun Kota Malang dengan Konsep *Pedestrian-Friendly***

Nama : Ryski Dwi Pratowo  
NRP : 08111650030001  
Pembimbing I : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti, M.Arch, Ph.D.  
Pembimbing II : Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc, Ph.D.

### **ABSTRAK**

Hal yang menjadi perhatian pada ruang publik perkotaan adalah akses pencapaian, keamanan dan kemudahan akses untuk dilalui oleh pengguna. Namun pada kawasan Alun-alun Kota Malang, pengguna masih kesulitan untuk menyeberang jalan. Sehingga pengguna harus menyeberang di tengah ramainya lalu lintas kendaraan. Akses menuju alun-alun sebagai daya tarik kawasan dirasa kurang aman untuk dilalui pengguna pejalan kaki. Melihat kondisi tersebut, perlu arahan penataan yang tepat untuk kawasan Alun-alun Kota Malang agar menjadi lebih nyaman dan aman bagi pengguna. Konsep *pedestrian-friendly* dipilih sebagai konsep dalam menata kawasan Alun-alun Kota Malang karena memfokuskan pada kebutuhan dan kepentingan pengguna, khususnya pejalan kaki.

Tujuan penelitian ini adalah membuat arahan penataan kawasan Alun-alun Kota Malang dengan menggunakan konsep *pedestrian-friendly* agar pengguna merasa nyaman dan aman dalam melakukan aktivitas. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Analisa hasil pengumpulan data menggunakan teknik *walkthrough analysis* untuk menganalisa data yang berkaitan dengan *legibility* kawasan, *walkability analysis* sebagai penilaian persepsi pengguna terhadap kawasan. Serta *cognitive mapping* untuk memetakan aktivitas di dalam kawasan.

Dari hasil analisa, kawasan Alun-alun Kota Malang masih belum mampu memberikan kenyamanan bagi pengguna dalam hal berjalan maupun beraktivitas lain di dalam kawasan. Hal ini dilihat dari masih belum adanya keterhubungan yang baik antara bangunan satu dengan bangunan lain dalam kawasan, adanya jalur-jalur pedestrian yang terputus di tengah, serta perilaku pejalan kaki yang menyeberang tanpa dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan. Meskipun kondisi kawasan cukup teduh akibat dari naungan vegetasi yang tersebar di kawasan, namun dari hasil wawancara terkait persepsi pengguna, sebagian besar memberikan penilaian kurang terhadap keramahan dan kemudahan kawasan. Beberapa arahan yang diusulkan diantaranya penyediaan ruang berjalan yang bisa mengakomodasi pejalan kaki untuk berjalan 3-4 orang beriringan., jalur pedestrian yang saling terhubung, berkesinambungan dan dapat dilalui oleh semua pengguna termasuk penyandang disabilitas, serta penambahan elemen *street furniture* tempat duduk pada kawasan. Arahan ini diharapkan mampu menciptakan lingkungan kawasan yang nyaman bagi pengguna dalam melakukan aktivitas.

**Kata kunci :** *Alun-alun Kota Malang, Konsep Pedestrian-Friendly, Legibility Kawasan, Walkthrough Analysis*





## **Designing Malang City Square with Pedestrian-Friendly Concept**

Name : Ryski Dwi Pratowo  
NRP : 08111650030001  
Supervisor I : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti, M.Arch, Ph.D.  
Supervisor II : Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc, Ph.D.

### **ABSTRACT**

The concerns of urban public space are accessible to achievement, security, and ease of access for users to pass. But in Malang City Square, the users have difficulty to cross the road. So the users have to cross in the middle of crowded vehicle traffic. Access to the square as a regional attraction is less secure for pedestrian users to pass. Seeing these conditions, need the appropriate direction of design for Malang City Square to be more comfortable and safe for users. The pedestrian-friendly concept was chosen as a concept in designing the Malang City Square because it focuses on the needs and interests of users, especially pedestrians.

The purpose of this study is to make the designing of the Malang City Square by using the concept of pedestrian-friendly so that users feel comfortable and safe in doing activities. The method used in this research is a qualitative method. Analysis of data collection using the walkthrough analysis technique to analyze data relating to the legibility of the area, walkability analysis as an assessment of users perception of the Malang City Square. And cognitive mapping to map the activity in the area.

From the results of the analysis, the Malang City Square still not able to provide comfort for the user in terms of walking or other activities in the area. This is seen from the lack of good connectivity between buildings with other buildings in the area, the existence of the pedestrian paths that are cut off in the middle, as well as pedestrian behavior that is crossed without being equipped with crossing facilities. Although the condition of the area is quite shady due to the vegetation shade spread in the area, from interviews related to user perceptions, most of them provide less assessment of the hospitality and ease of the area. Some of the proposed design include the provision of walking space that can accommodate pedestrians to walk 3-4 people in tandem, interconnected pedestrian pathways, continuous and accessible to all users including persons with disabilities, as well as the addition of street seating elements to the area. This design is expected to create a comfortable environment for the user in the activity.

**Keywords** : Malang City Square, Pedestrian-Friendly Concept, Legibility, Walkthrough Analysis

## DAFTAR ISI

<b>Halaman Judul .....</b>	<b>i</b>
<b>Lembar Pengesahan.....</b>	<b>iii</b>
<b>Surat Pernyataan Keaslian Tesis.....</b>	<b>v</b>
<b>Kata Pengantar.....</b>	<b>vii</b>
<b>Abstrak.....</b>	<b>ix</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>xi</b>
<b>Daftar Isi .....</b>	<b>xiii</b>
<b>Daftar Gambar .....</b>	<b>xv</b>
<b>Daftar Tabel.....</b>	<b>xvii</b>
<b>BAB 1 Pendahuluan.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah .....	3
1.3 Pertanyaan Penelitian.....	4
1.4 Tujuan dan Sasaran Penelitian.....	4
1.5 Ruang Lingkup Penelitian .....	5
1.5.1 Ruang Lingkup Materi.....	5
1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah.....	6
1.6 Manfaat Penelitian.....	6
1.6.1 Manfaat Teoritis .....	6
1.6.2 Manfaat Praktis.....	7
1.7 Kerangka Pemikiran .....	7
<b>BAB 2 Kajian Pustaka .....</b>	<b>9</b>
2.1. <i>Pedestrian-friendly</i> sebagai Konsep Perancangan Koridor .....	9
2.1.1 Karakteristik Perancangan <i>Pedestrian-friendly</i> .....	10
2.1.2 Elemen-Elemen Perancangan <i>Pedestrian-friendly</i> .....	11
2.2 Teori Perancangan Kota dalam Pembentukan Ruang Kota.....	16
2.3 Definisi Koridor.....	18
2.3.1 Elemen-elemen yang Membentuk Koridor .....	20
2.3.2 Merancang Sebuah Koridor.....	22
2.4 <i>Walkability</i> dalam Sebuah Koridor.....	24
2.5 Pentingnya <i>Legibility</i> dalam Sebuah Koridor.....	25
2.5.1 Menciptakan <i>Legibility</i> pada Koridor.....	26
2.6 Perilaku dan Aktivitas Pengguna di Ruang Publik Kawasan .....	30
2.7 Sintesa Kajian Pustaka dan Kriteria Umum .....	32
<b>BAB 3 Metodologi Penelitian .....</b>	<b>37</b>
3.1 Paradigma Penelitian .....	37
3.2 Jenis dan Metode Penelitian .....	37
3.3 Aspek Amatan Penelitian .....	39
3.4 Metode Pengumpulan Data .....	40

3.4.1 Data Primer .....	40
3.4.2 Data Sekunder .....	41
3.5 Metode Analisis Data dan Penyajian Hasil Analisis Data .....	42
3.5.1 Metode Analisis Data .....	42
3.5.2 Penyajian Hasil Analisis Data .....	45
3.6 Metode Perancangan .....	46
<b>BAB 4 Hasil dan Pembahasan .....</b>	<b>51</b>
4.1 Gambaran Umum Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	51
4.2 Aspek Fisik Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	54
4.2.1 Elemen-elemen Pembentuk Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	55
4.2.2 Kesimpulan Analisa Elemen-elemen Pembentuk Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	69
4.2.3 <i>Legibility</i> Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	73
4.2.4 Kesimpulan Analisa <i>Legibility</i> Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	79
4.3 Aspek Non-fisik Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	81
4.3.1 Aktivitas Pengguna Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	81
4.3.2 Kesimpulan Analisa Aktivitas Pengguna Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	88
4.3.3 Persepsi Pengguna terhadap Kenyamanan Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	90
4.4 Tabulasi Analisa <i>Character Appraisal</i> Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	95
<b>BAB 5 Arahan Penataan .....</b>	<b>101</b>
5.1 Arahan Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	101
5.1.1 Elemen-elemen Pembentuk Koridor .....	101
5.1.2 <i>Legibility</i> Dalam Koridor .....	102
5.1.3 Aktivitas Pengguna di Koridor .....	103
5.2 Konsep Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	104
5.2.1 Visualisasi Konsep Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	113
<b>BAB 6 Kesimpulan dan Saran .....</b>	<b>119</b>
6.1 Kesimpulan .....	119
6.2 Saran .....	121
<b>Daftar Pustaka .....</b>	<b>123</b>
<b>Lampiran .....</b>	<b>127</b>
Lampiran 1. Kuisioner Pengguna Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	127
Lampiran 2. Hasil Wawancara Kuisioner Pengguna Kawasan Alun Kota Malang .....	130

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Struktur Kawasan Alun-alun Kota Malang pada Masa Kolonial Belanda Tahun 1914.....	1
Gambar 1.2	Pejalan Kaki Menyeberang Jalan di Tengah Lalu Lalang Kendaraan Bermotor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	3
Gambar 1.3	Kondisi Jalur Pedestrian yang Berlubang dan Terhalang Pot Tanaman.....	4
Gambar 1.4	Ruang Lingkup Wilayah Penelitian Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	6
Gambar 1.5	Kerangka Pemikiran.....	8
Gambar 2.1	<i>On-street Parkirng</i> sebagai Zona Pembatas antara Jalan dengan Jalur Pedestrian .....	11
Gambar 2.2	Akses Masuk Menuju Bangunan yang Dihindari (kiri) dan Akses Masuk Menuju Bangunan yang Disarankan (kanan) .....	12
Gambar 2.3	Beberapa Contoh Penyediaan Fasilitas Sepeda di Jalan (kiri-kanan: Jalur Sepeda di Jalan dengan Marka Khusus, Jalur Sepeda di Samping Parkir, Jalur Bersama antara Sepeda dan Kendaraan, Jalur Khusus Sepeda).....	13
Gambar 2.4	(dari kiri ke kanan) Papan Nama Jalan, <i>Signage</i> Penunjuk Arah Jalan untuk Kendaraan dan Pejalan Kaki, Peta Rute untuk Pejalan Kaki ..	14
Gambar 2.5	Diagram <i>Family Tree</i> .....	16
Gambar 2.6	Contoh Pola Jaringan Jalan .....	27
Gambar 2.7	Jalan yang Sempit dan Sedikit Berbelok Lebih Menarik untuk Dilalui daripada Jalan Lurus dan Lebar .....	27
Gambar 2.8	Tampilan Bangunan Memberikan <i>Frontage</i> yang Menarik serta Membatasi Ruang Publik dan Privat .....	28
Gambar 2.9	Penanda dengan Banyak Arah bisa Membingungkan Orang untuk Membacanya .....	28
Gambar 2.10	Hubungan antara Kualitas Ruang Luar dan Aktivitas Ruang Luar .....	31
Gambar 3.1	<i>Urban Design Methods and Process</i> .....	47
Gambar 3.2	Alur Metode Perancangan dalam Penelitian .....	48
Gambar 4.1	Lokasi Kawasan Alun-alun Kota Malang dalam Struktur Kota.....	51
Gambar 4.2	Persebaran Fasilitas di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	52
Gambar 4.3	Kantor Asisten Residen Malang sekitar Tahun 1900an .....	53
Gambar 4.4	Tipologi Kawasan Alun-alun Kota Malang yang Berbeda dengan Tipologi Alun-alun di Jawa pada Umumnya .....	54
Gambar 4.5	Guna Lahan pada Kawasan Alun-alun Kota Malang.....	55
Gambar 4.6	Bangunan-bangunan pada Koridor Jalan Merdeka Utara .....	56
Gambar 4.7	Bangunan-bangunan pada Koridor Jalan Merdeka Timur .....	57
Gambar 4.8	Bangunan-bangunan pada Koridor Jalan Merdeka Selatan .....	57
Gambar 4.9	Bangunan-bangunan pada Koridor Jalan Merdeka Barat .....	59
Gambar 4.10	Salah Satu Contoh Akses Masuk Kendaraan Menuju Bangunan Kantor Bupati dan Bank CIMB yang Berdampak Terputusnya Jalur Pedestrian .....	59

Gambar 4.11	Akses Masuk Kendaraan Menuju Bangunan di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	59
Gambar 4.12	Ketidaksinambungan Jalur Pejalan Kaki Membuat Pejalan Kaki Lebih Memilih untuk Berjalan di Tepi Jalan .....	60
Gambar 4.13	Parkir Kendaraan di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	61
Gambar 4.14	Lokasi Parkir Kendaraan di Jl. Merdeka Selatan (a) dan Jl. Merdeka Barat (b) .....	61
Gambar 4.15	Lokasi Parkir Kendaraan di Jl. Merdeka Utara .....	62
Gambar 4.16	Kondisi Jalur Pedestrian di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	63
Gambar 4.17	Akses Penyeberangan Formal dan Informal di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	64
Gambar 4.18	Kondisi Penyeberangan Formal di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	65
Gambar 4.19	Penyeberangan Informal di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	65
Gambar 4.20	Persebaran Elemen <i>Street Furniture</i> di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	66
Gambar 4.21	Halte Angkutan Umum dan Pagar Bangunan Dimanfaatkan sebagai Tempat untuk Beristirahat .....	67
Gambar 4.22	Keberadaan Vegetasi Peneduh yang Dimanfaatkan sebagai Ruang Tunggu .....	67
Gambar 4.23	Persebaran Vegetasi di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	68
Gambar 4.24	<i>Serial Vision</i> Koridor Jalan Merdeka Utara Kota Malang .....	73
Gambar 4.25	<i>Serial Vision</i> Koridor Jalan Merdeka Timur Kota Malang .....	74
Gambar 4.26	Bangunan Bank CIMB Jalan Merdeka Timur Kota Malang yang Berpotensi Menjadi <i>Landmark</i> Koridor .....	75
Gambar 4.27	Kekontrasan Bangunan Bank CIMB diperoleh dari Ketinggian Bangunan serta Fasad yang Berbeda dengan Bangunan di Sekitarnya .....	76
Gambar 4.28	<i>Serial Vision</i> Koridor Jalan Merdeka Selatan Kota Malang .....	76
Gambar 4.29	<i>Serial Vision</i> Koridor Jalan Merdeka Barat Kota Malang .....	77
Gambar 4.30	Bangunan Masjid Jami' Jalan Merdeka Barat Kota Malang yang Berpotensi Menjadi <i>Landmark</i> Koridor .....	78
Gambar 4.31	Kekontrasan Bangunan Masjid Jami' Kota Malang diperoleh dari Bentuk atap yang Berbeda dengan Bangunan di Sekitarnya .....	78
Gambar 4.32	Pemetaan Aktivitas di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	82
Gambar 4.33	Aktivitas Primer di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	82
Gambar 4.34	Aktivitas Opsional di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	83
Gambar 4.35	Aktivitas Sosial di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	84
Gambar 4.36	Pola Pergerakan Orang di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	85
Gambar 4.37	Aktivitas Dinamis yang Terjadi di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	86
Gambar 4.38	Pergerakan Orang dari Tempat Parkir Menuju Alun-alun Kota Malang ....	86
Gambar 5.1	<i>Layout Plan</i> Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	104

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Aspek Amatan dalam Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	34
Tabel 2.2	Kriteria Umum Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	36
Tabel 3.1	Aspek Amatan dalam Penelitian Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	39
Tabel 3.2	Desain Wawancara .....	43
Tabel 3.3	Metodologi Penelitian .....	49
Tabel 4.1	Kesimpulan Analisa Elemen-elemen Pembentuk Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	69
Tabel 4.2	Kesimpulan Analisa <i>Legibility</i> Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	79
Tabel 4.3	Jumlah Pejalan Kaki pada Masing-masing Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	87
Tabel 4.4	Kesimpulan Analisa Aktivitas Pengguna Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	88
Tabel 4.5	Penilaian <i>Connectivity</i> (Keterhubungan) Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	90
Tabel 4.6	Penilaian <i>Comfortability</i> (Kenyamanan) Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	91
Tabel 4.7	Penilaian <i>Convenient</i> (Kemudahan) Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	92
Tabel 4.8	Penilaian <i>Conviviality</i> (Keramahan) Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	93
Tabel 4.9	Penilaian <i>Conspicuous</i> (Kejelasan) Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	94
Tabel 4.10	<i>Character Appraisal</i> Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	96
Tabel 4.11	Arahan Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang .....	99
Tabel 5.1	Konsep Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang untuk Aspek Amatan Elemen Pembentuk Koridor .....	105
Tabel 5.2	Konsep Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang untuk Aspek Amatan <i>Legibility</i> dalam Koridor .....	108
Tabel 5.3	Konsep Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang untuk Aspek Amatan Aktivitas Pengguna di Koridor .....	109
Tabel 5.4	Visualisasi 1 .....	114
Tabel 5.5	Visualisasi 2 .....	117
Tabel 5.6	Visualisasi 3 .....	118

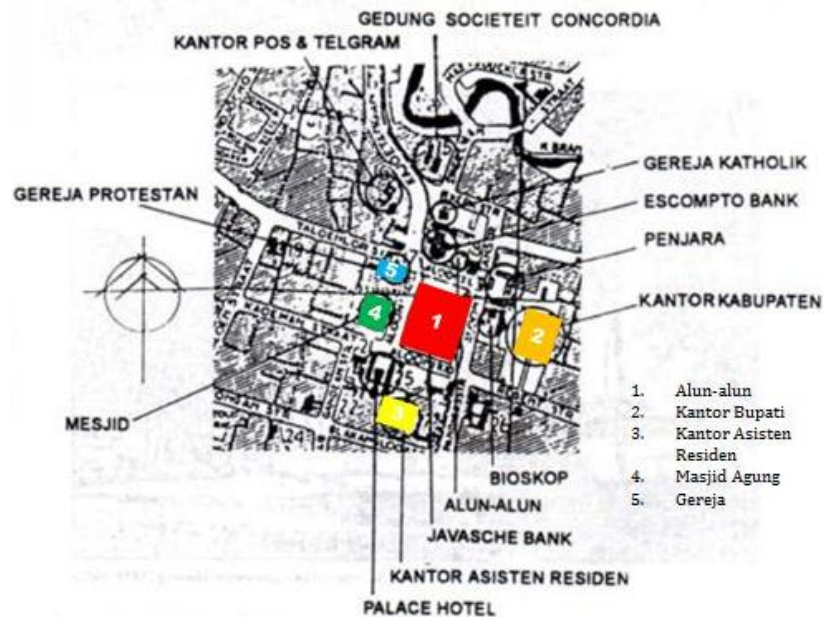
*(Halaman ini Sengaja Dikosongkan)*

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Sebagai salah satu kota terbesar di Jawa Timur, Kota Malang memiliki struktur kota yang menjadikan alun-alun sebagai pusatnya. Secara historis, kawasan alun-alun telah ada sejak masa Kolonial Belanda pada tahun 1914 (Handinoto, 1996). Saat itu, kawasan alun-alun menjadi pusat kontrol pemerintahan dengan didirikannya bangunan-bangunan pemerintahan di sekitar alun-alun, seperti Kantor Asisten Residen, Kantor Bupati, bangunan penjara, dan bangunan keagamaan berupa masjid dan gereja. Alun-alun Kota Malang sendiri saat itu berfungsi sebagai ruang terbuka kota untuk rekreasi masyarakat.



Gambar 1.1 Struktur Kawasan Alun-alun Kota Malang pada Masa Kolonial Belanda Tahun 1914. (Sumber: Handinoto, 1996)

Seperti kota-kota besar lainnya, Kota Malang juga mengalami perkembangan yang cukup pesat. Salah satu perkembangan yang terjadi saat ini adalah meningkatnya pembangunan fasilitas-fasilitas komersial di Kota Malang. Pembangunan fasilitas-fasilitas komersial seperti ruko, mall, apartemen, dan hotel



di berbagai titik strategis Kota Malang merubah fungsi lahan yang sebenarnya. Kawasan Alun-alun Kota Malang pun tak luput dari pembangunan fasilitas komersial. Beberapa bangunan lama mengalami perubahan fungsi seperti Kantor Pos, Kantor Pajak, Hotel Pelangi dan juga muncul beberapa bangunan-bangunan baru seperti Ramayana dan Sarinah. Adanya perubahan fungsi bangunan serta berkembangnya kawasan alun-alun ini menyebabkan kawasan yang pada awalnya merupakan pusat kontrol pemerintahan Kota Malang, menjadi kawasan perdagangan sekaligus ruang terbuka publik di Kota Malang.

Dengan perubahan kawasan Alun-alun Kota Malang menjadi kawasan perdagangan, tentunya menjadi daya tarik pergerakan orang untuk menuju kawasan ini, baik itu dengan kendaraan, berjalan kaki, maupun menggunakan angkutan umum. Hal ini berdampak pada kawasan alun-alun itu sendiri menjadi semakin ramai, munculnya parkir kendaraan di pinggir jalan, serta pedagang kaki lima di jalur pedestrian. Kondisi yang demikian tentu membuat kawasan Alun-alun Kota Malang menjadi tidak nyaman bagi pejalan kaki. Agustin (2017) dalam penelitiannya menyatakan bahwa 52% pergerakan menuju pusat perdagangan di kawasan Alun-alun Kota Malang adalah pergerakan pejalan kaki. Mengingat tingginya pergerakan pejalan kaki di kawasan Alun-alun Kota Malang, sehingga perlu ketersediaan sarana dan prasarana yang memberikan kenyamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki.

Selain menjadi kawasan perdagangan, kawasan Alun-alun Kota Malang juga sekaligus menjadi kawasan ruang terbuka publik bagi masyarakat Kota Malang. Sebagai ruang publik perkotaan, hal yang menjadi perhatian adalah bagaimana akses pencapaiannya, seberapa aman akses tersebut untuk dicapai, dan seberapa mudah akses tersebut dilalui oleh pengguna berkebutuhan khusus. Namun dari hasil pengamatan di lapangan, akses menuju kawasan Alun-alun Kota Malang dirasa kurang aman untuk dilalui pengguna pejalan kaki. Pejalan kaki masih kesulitan untuk menyeberang jalan di tempat yang bukan diperuntukkan sebagai penyeberangan jalan. Sehingga mereka harus menyeberang di tengah ramainya lalu lintas kendaraan di kawasan Alun-alun Kota Malang. Kemudian di beberapa titik jalur pedestrian belum terhubung dengan baik dan terdapat beberapa penghalang seperti pot tanaman. Adanya parkir kendaraan di sekitar alun-alun juga membuat

pejalan kaki harus berjalan di tepi jalan yang membuat kurang nyaman untuk berjalan di kawasan Alun-alun Kota Malang.



Gambar 1.2 Pejalan Kaki Menyeberang Jalan di Tengah Lalu Lalang Kendaraan Bermotor di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Melihat kondisi tersebut, maka perlu adanya suatu konsep penataan yang tepat untuk kawasan Alun-alun Kota Malang agar memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki ketika berjalan menyusuri kawasan maupun beraktivitas lain di kawasan Alun-alun Kota Malang. Sehingga konsep penataan yang diberikan harus mempertimbangkan hal-hal yang menjadi kebutuhan dan kepentingan oleh pejalan kaki. Melihat berbagai konsep penataan kawasan yang sudah ada, konsep *pedestrian-friendly* merupakan konsep yang tepat untuk diterapkan pada kawasan Alun-alun Kota Malang. Dalam konsep *pedestrian-friendly* ini, kebutuhan dan kepentingan pejalan kaki menjadi fokus utama dalam menata sebuah kawasan. Sehingga pengguna dapat melakukan aktivitasnya dengan nyaman dan aman ketika berada di kawasan tersebut. Dengan mengaplikasikan konsep *pedestrian-friendly* pada kawasan Alun-alun Kota Malang, diharapkan mampu menciptakan kawasan yang lebih mengundang pengguna untuk berjalan kaki di dalamnya dengan akses yang lebih mudah, nyaman, dan juga aman.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Dari latar belakang tersebut, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang ditemukan pada kawasan Alun-alun Kota Malang. Permasalahan tersebut diantaranya adalah:

1. Adanya perubahan fungsi kawasan dari pemerintahan menjadi perdagangan sehingga berpengaruh terhadap tingginya pergerakan orang di kawasan Alun-alun Kota Malang.
2. Tingginya pergerakan pejalan kaki di kawasan Alun-alun Kota Malang belum didukung oleh fasilitas jalur pedestrian yang memadai sehingga memberikan ketidaknyamanan bagi pengguna pejalan kaki. (Agustin, 2017).
3. Kurangnya fasilitas pendukung bagi pejalan kaki, seperti penyeberangan jalan yang mengakibatkan pejalan kaki menyeberang di sembarang tempat.
4. Ketidaksinambungan jalur pejalan kaki, seperti terputusnya jalur maupun terhalang dengan pot tanaman. Serta masih terdapat beberapa jalur pedestrian yang masih rusak.



Gambar 1.3 Kondisi Jalur Pedestrian yang Berlubang dan Terhalang Pot Tanaman. (Sumber: Peneliti, 2018)

### 1.3 Pertanyaan Penelitian

Dari identifikasi masalah diatas, maka pertanyaan penelitian ini adalah “Bagaimana kriteria penataan kawasan Alun-alun Kota Malang dengan menggunakan konsep *pedestrian-friendly* sehingga pengguna merasa nyaman dan aman dalam melakukan aktivitas?”.

### 1.4 Tujuan dan Sasaran Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah membuat arahan penataan kawasan Alun-alun Kota Malang berdasarkan kriteria penataan kawasan dengan menggunakan konsep

*pedestrian-friendly*, sehingga pengguna merasa nyaman dan aman dalam melakukan aktivitas. Arahannya ini dimaksudkan untuk memberikan masukan penataan kawasan alun-alun Kota Malang agar lebih nyaman dan aman bagi pengguna. Definisi dari kenyamanan akan dijelaskan pada bab tinjauan pustaka (*lihat sub-subbab 2.4.2*), sedangkan pengguna yang dimaksud adalah semua pejalan kaki yang berjalan maupun yang beraktivitas di koridor kawasan Alun-alun Kota Malang, baik itu anak-anak, remaja, orang dewasa, lansia, dan penyandang disabilitas. Sehingga penataan kawasan lebih difokuskan pada koridor-koridor yang ada di kawasan Alun-alun Kota Malang yang menjadi batasan dalam penelitian ini.

Untuk mencapai tujuan tersebut, ditetapkan sasaran yang akan diteliti yaitu: (1) Mengidentifikasi elemen-elemen pembentuk koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang. (2) Mengidentifikasi pola aktivitas pengguna dan persepsi pengguna terhadap kenyamanan koridor dalam melakukan aktivitas di kawasan Alun-alun Kota Malang. (3) Merumuskan arahan penataan kawasan alun-alun Kota Malang yang nyaman dan aman dengan menerapkan konsep *pedestrian-friendly*.

## **1.5 Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup penelitian ini terbagi menjadi dua bagian yaitu lingkup materi dan lingkup wilayah. Lingkup substansi berupa batasan kajian yang sesuai dengan penelitian sedangkan lingkup wilayah berupa batasan fisik maupun batasan fungsional dari suatu wilayah yang diamati.

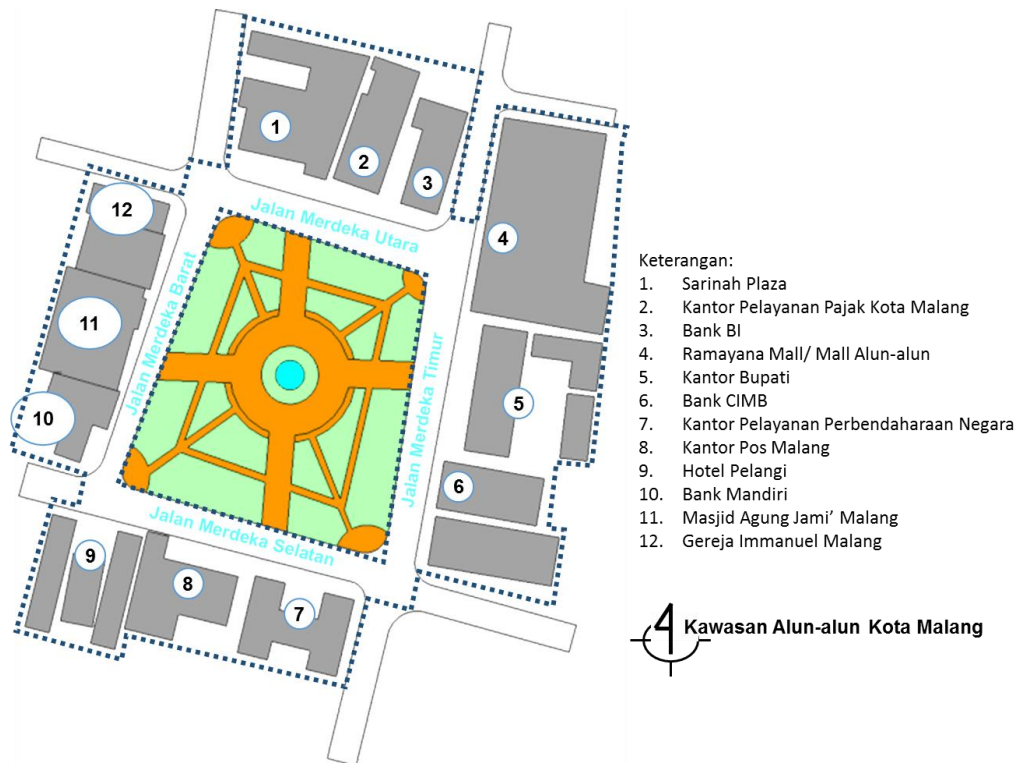
### **1.5.1 Ruang Lingkup Materi**

Penelitian ini menyangkut penelitian bidang perancangan kota, dan psikologi lingkungan. Aspek yang dibahas meliputi:

- 1 Aspek fisik, dilihat dari guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, serta jalur pedestrian.
- 2 Aspek non-fisik, dilihat dari aktivitas manusia di ruang publik yang ditemukan pada kawasan Alun-alun Kota Malang. Selain itu, juga melihat persepsi pengguna terhadap kenyamanan ruang publik untuk melakukan aktivitas di dalamnya.

### 1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah penelitian berada di wilayah administrasi Kecamatan Klojen, Kota Malang. Objek yang menjadi fokus penelitian ini adalah keempat koridor jalan di kawasan Alun-alun Kota Malang, yang terdiri dari koridor Jl. Merdeka Utara, koridor Jl. Merdeka Timur, koridor Jl. Merdeka Selatan, dan koridor Jl. Merdeka Barat. Dengan fokus penelitian terhadap koridor, sehingga batasan rancangan dalam penelitian ini adalah ruang jalan dan bangunan-bangunan di sepanjang perimeter koridor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 1.4 berikut ini, dimana garis putus-putus berwarna biru adalah obyek penelitian sekaligus batasan rancangan dalam penelitian ini.



Gambar 1.4 Ruang Lingkup Wilayah Penelitian Kawasan Alun-alun Kota Malang (Sumber: Peneliti, 2018)

## 1.6 Manfaat Penelitian

### 1.6.1 Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman mengenai kawasan sebagai ruang publik perkotaan yang tidak hanya berfungsi

sebagai pergerakan orang berpindah, melainkan juga berfungsi sebagai tempat untuk berkumpul dan aktivitas lainnya. Manfaat teoritis lain yang bisa diberikan adalah pemahaman bagaimana penataan kawasan yang nyaman dan aman dengan konsep *pedestrian-friendly*.

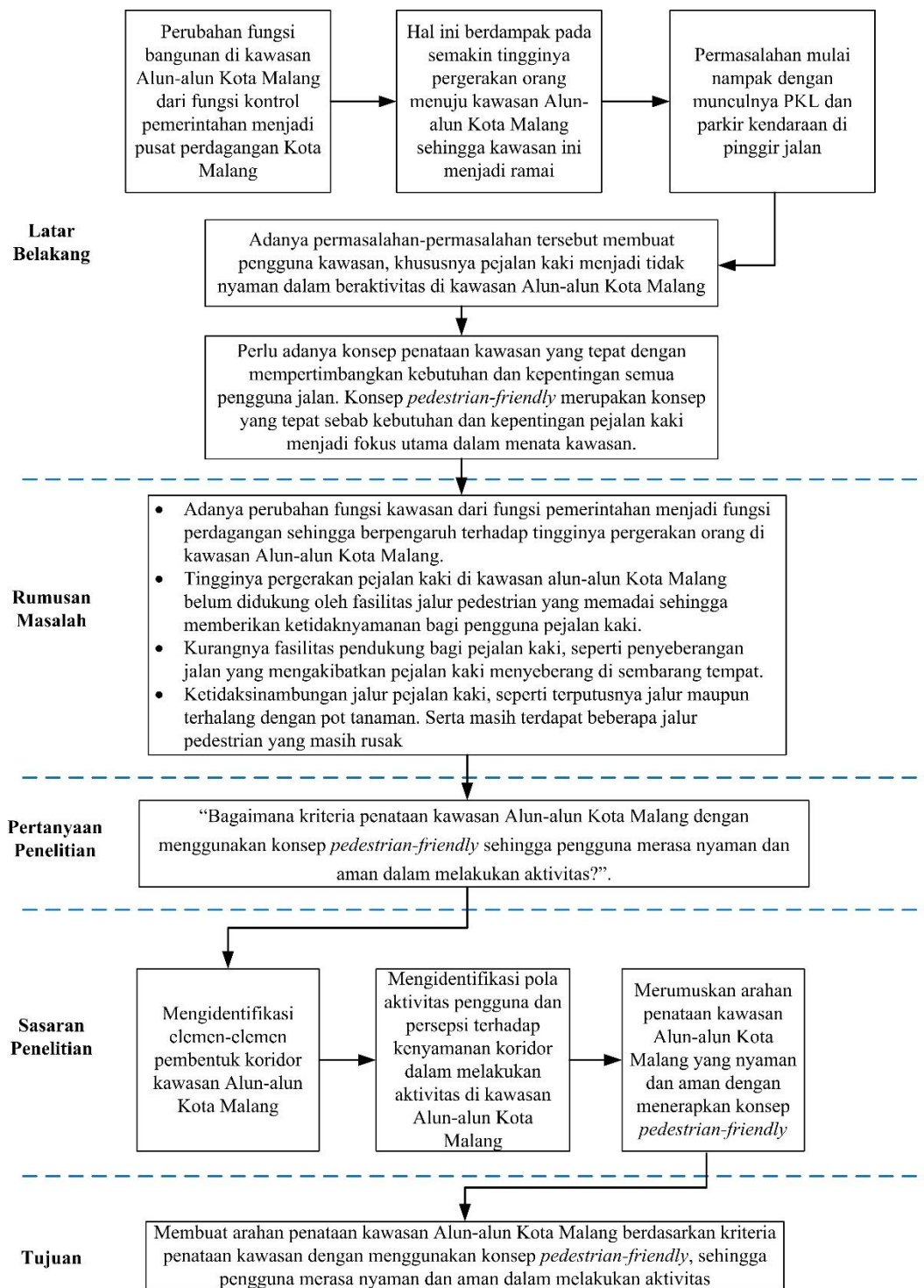
### **1.6.2 Manfaat Praktis**

Manfaat praktis dari penelitian ini ditujukan khususnya kepada Pemerintah Kota Malang, perancang kota (*urban designer*), perencana kota (*urban planner*). Bagi pemerintah kota, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan dalam penataan kawasan alun-alun Kota Malang. Bagi perancang kota (*urban designer*) dan perencana kota (*urban planner*), hasil dari penelitian ini dapat menjadi bahan referensi dalam menata kawasan yang berorientasi pada kenyamanan dan keamanan penggunaannya dengan konsep *pedestrian-friendly*.

## **1.7 Kerangka Pemikiran**

Kerangka pemikiran yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada bagan berikut (Gambar 1.5):





Gambar 1.5 Kerangka Pemikiran (Sumber: Peneliti, 2018)

## **BAB 2**

### **KAJIAN PUSTAKA**

Adapun lingkup kajian pustaka dalam penelitian “Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang dengan Konsep *Pedestrian-Friendly*” ini meliputi dari disiplin ilmu perancangan kota (*urban design*) dan ilmu psikologi (perilaku manusia). Dalam penelitian ini, *pedestrian-friendly* merupakan salah satu konsep yang tepat untuk menata kawasan Alun-alun Kota Malang. Konsep *pedestrian-friendly* dikembangkan oleh *Department of Transportation State of Hawaii* pada tahun 2013. Konsep ini berfokus pada membuat sebuah kawasan dengan mempertimbangkan kebutuhan dan kepentingan pengguna, khususnya pejalan kaki, sehingga kawasan tersebut menjadi ramah bagi pejalan kaki.

Pemahaman mengenai apa itu perancangan kawasan dengan konsep *pedestrian-friendly*, bagaimana karakteristiknya, dan elemen-elemen apa saja yang dirancang akan dijelaskan pada subbab berikutnya.

#### **2.1 *Pedestrian-friendly* sebagai Konsep Perancangan Kawasan**

*Pedestrian-friendly* merupakan salah satu konsep penataan kawasan yang dikembangkan oleh negara-negara barat. Dalam pedoman *Hawaii Pedestrian Toolbox* yang dikeluarkan oleh *Departement of Transportation State of Hawaii* tahun 2013, *pedestrian-friendly* merupakan sebuah konsep perancangan yang bertujuan untuk menciptakan sebuah kawasan lingkungan yang mempertimbangkan kebutuhan dan kepentingan pengguna khususnya pejalan kaki. Konsep ini dirancang agar pengguna merasa nyaman dan aman dalam melakukan aktivitasnya di sebuah kawasan.

Sedangkan menurut Meyers (2009) dalam *Pedestrian Scale Design Guidlines Manual* mendefinisikan *pedestrian-friendly* sebagai suatu kawasan lingkungan yang dirancang untuk mendorong dan mendukung orang untuk berjalan kaki di kawasan tersebut. Dari beberapa pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa *pedestrian-friendly* merupakan sebuah konsep rancangan kawasan yang



dibuat untuk mendukung orang berjalan di suatu kawasan dengan memperhatikan kebutuhan dan kepentingan pejalan kaki.

### **2.1.1 Karakteristik Perancangan dengan Konsep *Pedestrian-friendly***

Dalam *Hawaii Pedestrian Toolbox* (2013) disebutkan beberapa karakteristik sebuah kawasan yang dirancang dengan konsep *pedestrian-friendly*. Beberapa karakteristik tersebut diantaranya:

1. Jalur pedestrian di sebuah kawasan harus lebar dan berkesinambungan/ tidak terputus di tengah-tengah atau jalur pedestrian terpisah dengan jalan.
2. Jalur pedestrian dan persimpangan dirancang untuk memudahkan aksesibilitas penggunaanya (seperti jalur yang landai, lampu sinyal penyeberangan, dan lain-lain).
3. Penempatan parkir *on-street* yang sesuai.
4. *Traffic calming* untuk menciptakan laju kendaraan yang lambat.
5. Penyediaan layanan transportasi publik dengan adanya jalur khusus dan tempat pemberhentian khusus.
6. Penambahan jalur khusus pesepeda dengan batas fisik ataupun jalur yang ditandai khusus untuk sepeda.
7. Ruang publik yang berdekatan dengan jalur pedestrian untuk memberikan kesempatan pejalan kaki beristirahat atau berinteraksi dengan pengguna lain.
8. Penambahan vegetasi pohon di sepanjang koridor sebagai tempat berlindung dan peneduh.
9. Lampu penerangan jalan dengan skala pejalan kaki (tiang lebih pendek dengan desain yang menarik).
10. Desain *facade* bangunan yang atraktif dan menarik untuk dinikmati.
11. *Signage*, peta rute dan elemen lain yang membantu pejalan kaki menemukan lokasi tujuan mereka.
12. *Street furniture* seperti bangku, tempat sampah disediakan di sepanjang koridor.

Beberapa karakteristik perancangan *pedestrian-friendly* yang disebutkan diatas, maka dalam penelitian ini karakteristik perancangan *pedestrian-friendly* yang relevan untuk diterapkan dalam lokasi penelitian kawasan Alun-alun Kota Malang adalah (1) jalur pedestrian yang lebar dan berkesinambungan/ tidak terputus di tengah-tengah; (2) jalur pedestrian dan persimpangan dirancang untuk memudahkan aksesibilitas penggunaanya; (3) penempatan parkir *on-street* yang sesuai; (4) penambahan vegetasi pohon di sepanjang kawasan sebagai tempat berlindung dan peneduh; (5) penambahan lampu penerangan jalan dengan skala pejalan kaki; (6) desain *facade* bangunan yang atraktif dan menarik; (7) penambahan *signage*, peta rute dan elemen lain yang membantu pejalan kaki menemukan lokasi tujuan mereka; dan (8) penambahan *street furniture* seperti bangku, tempat sampah di sepanjang kawasan.

### 2.1.2 Elemen-Elemen Perancangan *Pedestrian-friendly*

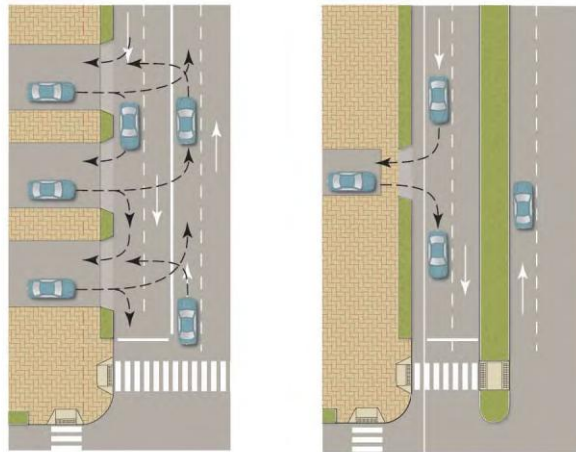
Berdasarkan *Hawaii Pedestrian Toolbox* (2013) terdapat beberapa elemen yang harus diperhatikan dalam merancang kawasan dengan konsep *pedestrian-friendly*. Elemen-elemen tersebut diantaranya:

1. ***On-street parking***, elemen ini dapat bermanfaat bagi pejalan kaki sebab menyediakan zona pembatas antara jalan dengan jalur pedestrian dan juga keberadaannya dapat mengurangi kecepatan kendaraan. Parkir *on-street* biasanya ditemukan di daerah pusat kota atau pada kawasan bisnis dan perbelanjaan. Hal ini memungkinkan orang untuk mengakses ke kawasan dan jalur pedestrian langsung berdekatan dari kendaraan sehingga meningkatkan aktivitas di kawasan.



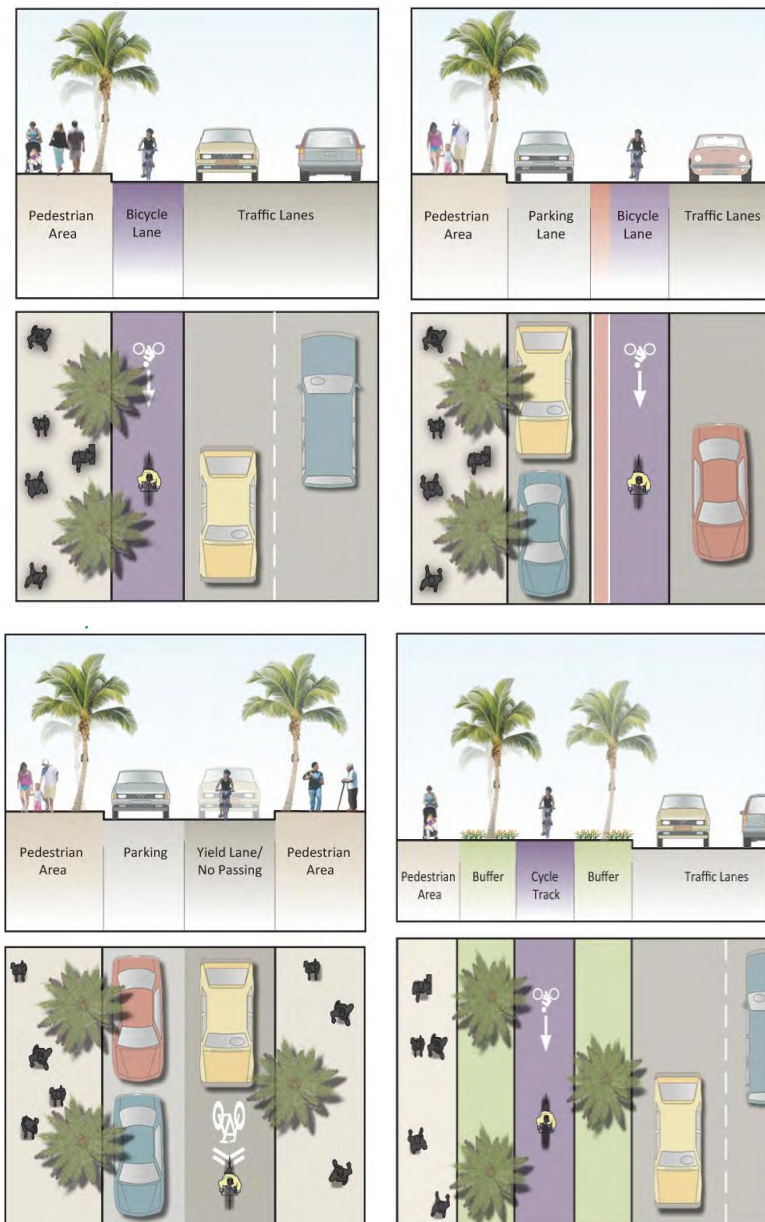
Gambar 2.1 *On-street Parkirng* sebagai Zona Pembatas antara Jalan dengan Jalur Pedestrian. (Sumber: *Hawaii Pedestrian Toolbox*, 2013)

2. **Access management**, elemen ini diperlukan untuk mengatur akses masuk kendaraan menuju bangunan dalam sebuah kawasan agar mengurangi terjadinya konflik dengan pejalan kaki. Selain itu, juga bertujuan agar menciptakan jalur pedestrian yang berkesinambungan tanpa banyak terputus oleh akses masuk menuju bangunan.



Gambar 2.2 Akses Masuk Menuju Bangunan yang Dihindari (kiri) dan Akses Masuk Menuju Bangunan yang Disarankan (kanan). (Sumber: *Hawaii Pedestrian Toolbox*, 2013)

3. **Traffic calming**, elemen ini bertujuan untuk mengurangi laju kendaraan dan membuat pengendara sadar dengan pejalan kaki. Ada beberapa teknik *traffic calming* yang dapat digunakan sesuai dengan tujuannya itu sendiri, seperti untuk mengurangi volume kendaraan yang melintas maka digunakan teknik pengalihan lalu lintas, untuk mengurangi kecepatan kendaraan maka teknik yang digunakan adalah penggunaan *signage* batas maksimal laju kendaraan dan penggunaan *speed humps*.
4. **Bicycle facilities**, keberadaan elemen ini dalam suatu kawasan secara langsung mempengaruhi lingkungan pejalan kaki. Baik pengendara sepeda maupun pejalan kaki, keduanya menikmati perjalanan melalui lingkungan yang aktif dan menarik.



Gambar 2.3 Beberapa Contoh Penyediaan Fasilitas Sepeda di Jalan (kiri-kanan: Jalur Sepeda di Jalan dengan Marka Khusus, Jalur Sepeda di Samping Parkir, Jalur Bersama antara Sepeda dan Kendaraan, Jalur Khusus Sepeda). (Sumber: *Hawaii Pedestrian Toolbox*, 2013)

5. ***Sidewalk, walkways and sidewalk corridors***, elemen ini mencakup unsur-unsur yang ada di kawasan termasuk tepi jalan, jalur pedestrian atau jalan setapak, area vegetasi, zona perabot, dan area depan bangunan.
6. ***Signing and wayfinding***, elemen penandaan dan peta rute membantu pejalan kaki untuk mengetahui rute mana yang paling cepat dan aman untuk menuju tempat tujuan mereka, dimana pejalan kaki dapat menyeberang

jalan, dimana tempat untuk menghubungkan dengan transportasi publik, dan mencari fasilitas lain di suatu kawasan. Elemen ini akan meningkatkan sirkulasi pejalan kaki dan *sense of place*. Penting untuk mendesain *signage* dan peta rute dengan tanda baca yang mudah dibaca dengan dilengkapi gambar-gambar sederhana, dan tentunya dapat dipahami secara universal oleh semua pengguna.



Gambar 2.4 (dari kiri ke kanan) Papan Nama Jalan, *Signage* Penunjuk Arah Jalan untuk Kendaraan dan Pejalan Kaki, Peta Rute untuk Pejalan Kaki. (Sumber: *Hawaii Pedestrian Toolbox*, 2013)

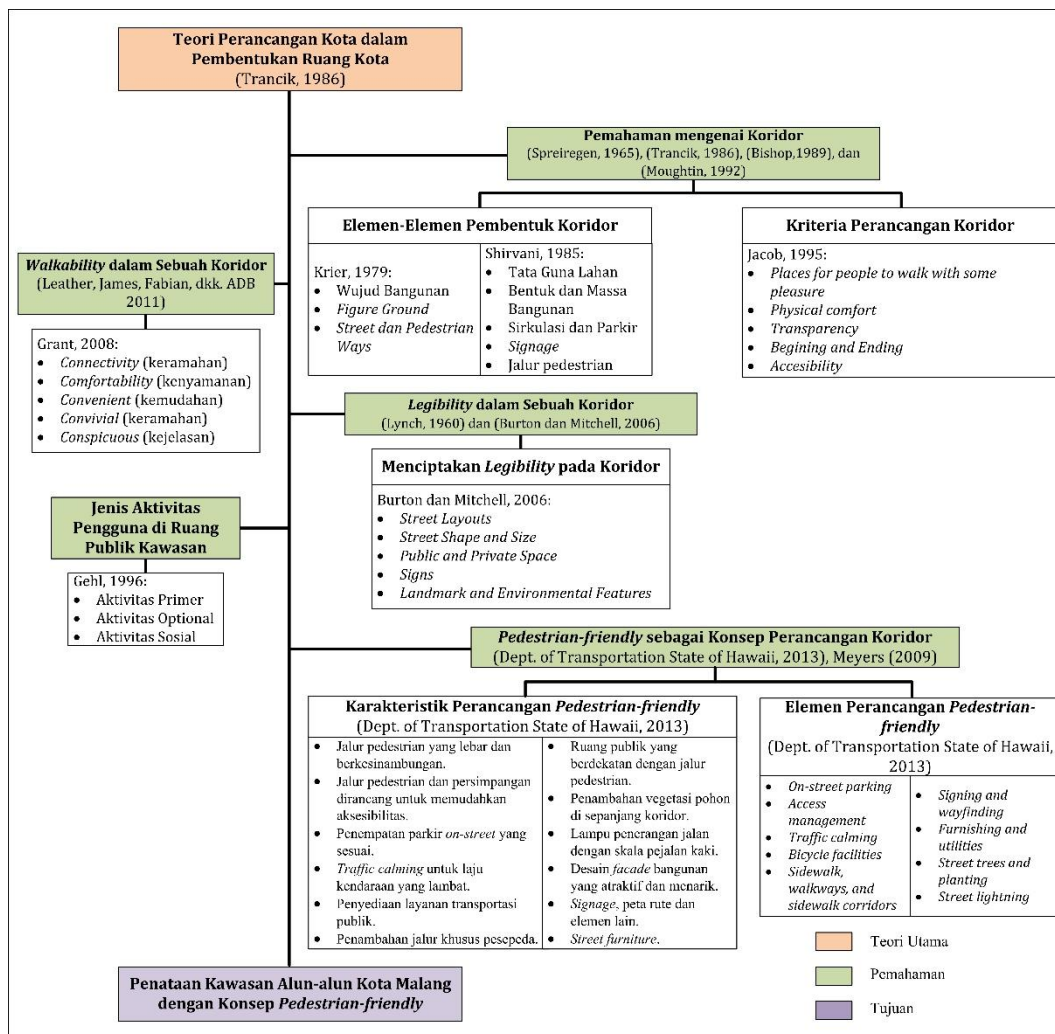
7. ***Furnishing and utilities***, sebuah kawasan dirancang dengan penambahan elemen desain perkotaan dan perabot jalan, seperti bangku, *shelter*/ halte transportasi publik, tempat sampah, dan lain-lain. Elemen ini harus dirancang dengan tepat untuk menyediakan ruang yang memadai untuk perabot kota, fasilitas pejalan kaki, dan ruang untuk berjalan di jalur pedestrian.
8. ***Street trees and planting***, elemen ini dirancang untuk memberikan lingkungan kawasan yang teduh dan memberikan perlindungan pejalan kaki dari sinar matahari.
9. ***Street lightning***, pencahayaan jalan dirancang untuk berbagai keperluan terutama untuk memudahkan visibilitas pengemudi kendaraan pada malam

hari. Pencahayaan juga ditujukan untuk memberikan rasa aman bagi pejalan kaki di malam hari dan mengurangi resiko kejahatan.

Dari beberapa elemen perancangan *pedestrian-friendly* yang disebutkan diatas, maka dalam penelitian ini elemen perancangan *pedestrian-friendly* yang akan dirancang dalam penelitian kawasan Alun-alun Kota Malang adalah (1) *sidewalk, walkways and sidewalk corridors*; (2) *on-street parking*; (3) *street trees and planting*; (4) *street lightning*; (5) *furnishing and utilities*; dan (6) *access management*.

Dengan pemahaman mengenai *pedestrian-friendly* sebagai konsep perancangan kawasan, selanjutnya perlu adanya teori utama yang melingkupi penelitian kawasan Alun-alun Kota Malang dan teori-teori pendukungnya sehingga tujuan dari penelitian ini dapat tercapai. Teori perancangan kota menjadi teori utama dalam penelitian ini dikarenakan obyek koridor yang diteliti dalam kawasan menurut Trancik (1986), merupakan salah satu elemen pembentukan ruang kota. Kemudian untuk teori pendukungnya adalah teori mengenai koridor untuk mendapatkan penjelasan elemen pembentuk koridor, kriteria perancangan koridor, serta pemahaman mengenai *walkability* dan *legibility* dalam sebuah koridor. Pemahaman teori mengenai koridor ini diperlukan sebab obyek yang diteliti dalam kawasan Alun-alun Kota Malang adalah koridor-koridor yang ada di kawasan tersebut. Selain itu, juga didukung dengan teori mengenai perilaku dan aktivitas pengguna di ruang publik untuk mengelompokkan jenis-jenis aktivitas pengguna dalam sebuah kawasan.

Secara garis besar, kajian pustaka yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada diagram *family tree* berikut ini:



Gambar 2.5 Diagram *Family Tree*. (Sumber: Peneliti, 2017)

## 2.2 Teori Perancangan Kota dalam Pembentukan Ruang Kota

Untuk menciptakan ruang kota yang berkualitas dalam lingkungan, baik secara fungsional maupun visual, diperlukan adanya pemahaman mengenai beberapa elemen pembentuk ruang kota yang baik. Penjelasan mengenai elemen pembentuk ruang kota tersebut dibahas dalam beberapa pendekatan teori yang diambil sebagai landasan dalam proses analisa. Pendekatan teori yang digunakan dalam penelitian ini meliputi teori perancangan kota menurut Trancik (1986).

Ada tiga pendekatan teori yang dikemukakan oleh Trancik (1986) yang berpotensi sebagai strategi perancangan kota yang menekankan pada sebuah produk perkotaan secara terpadu.

### 1. Teori *figure ground*

Teori *figure ground* memberikan pemahaman akan pola perkotaan dengan hubungan antara bentuk yang dibangun (*building mass*) dengan ruang terbuka (*open space*). Analisis *figure ground* bertujuan untuk mengidentifikasi sebuah struktur dan pola-pola tata ruang perkotaan (*urban fabric*) serta mengidentifikasi masalah keteraturan massa atau ruang perkotaan. Pola-pola kawasan di dalam perkotaan secara tekstural dapat diklasifikasikan menjadi tiga kelompok, yang meliputi:

- 1) **Homogen**, susunan kawasan yang bersifat sejenis dimana hanya ada satu pola penataan.
- 2) **Heterogen**, susunan kawasan dimana ada dua atau lebih pola berbenturan.
- 3) **Menyebar**, susunan kawasan dengan kecenderungan kacau.

### 2. Teori *linkage*

Teori *linkage* digunakan untuk memahami segi dinamika tata ruang perkotaan yang dianggap sebagai generator penggerak kegiatan di dalam kota. Trancik dalam Zahnd (1999) menyatakan bahwa, *linkage* adalah garis semu yang menghubungkan antara elemen yang satu dengan yang lain, *nodes* yang satu dengan *nodes* yang lain, atau distrik yang satu dengan yang lain. Garis semu bisa berbentuk jaringan jalan, jalur pedestrian dan ruang terbuka yang berbentuk segaris. *Linkage* juga dapat diartikan sebagai jalur sirkulasi atau elemen penghubung antar kegiatan dari satu tempat dengan tempat lainnya dalam sebuah tata ruang kota. Teori ini memperjelas teori *figure ground* mengenai adanya hubungan kegiatan pergerakan diantara ruang-ruang perkotaan. Oleh karenanya, perlu adanya penegasan melalui adanya hubungan-hubungan dan pergerakan pada sebuah tata ruang kota yang disebut dengan *linkage* (penghubung).

### 3. Teori *place*

Pendekatan teori ini dipahami dari aspek pentingnya ruang-ruang kota yang terkait dengan nilai sejarah, budaya, dan kehidupan sosial masyarakatnya. Pendekatan ini merupakan alat yang baik untuk memberikan makna pada ruang kota melalui tanda kehidupan kota yang tercermin pada aktivitas



masyarakatnya serta untuk memberikan makna pada ruang kota secara kontekstual. Schulz (1979, dalam Zahnd, 1999) mengemukakan bahwa sebuah *place* adalah sebuah *space* yang memiliki ciri khas tersendiri. Sedangkan Trancik (1986) memiliki definisi sendiri dimana sebuah *space* akan ada jika dibatasi sebuah *void*, dan sebuah *space* menjadi sebuah *place* apabila memiliki arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya. Dengan kata lain, sebuah *place* dibentuk dari sebuah *space* yang memiliki ciri khas tersendiri dan suasana tertentu yang berarti bagi lingkungannya. Suasana tersebut, menurut Zahnd (1999), dapat ditampilkan secara fisik dari benda yang konkret (bahan, rupa, tekstur, dan warna) maupun benda yang abstrak (asosiasi kultural dan regional yang dilakukan oleh manusia di tempatnya).

### **2.3 Definisi Sebuah Koridor**

Obyek yang menjadi fokus penelitian dalam penataan kawasan Alun-alun Kota Malang adalah koridor-koridor yang ada di kawasan tersebut. Sehingga perlu pemahaman mengenai definisi koridor itu sendiri. Banyak ahli yang memberikan pendapatnya mengenai definisi dari koridor. Seperti yang diungkapkan oleh Spreiregen (1965), koridor merupakan bagian dari *urban space* yang berbentuk linier, tertutup di kedua sisinya dengan karakter elemen yang mempersatukan. Elemen yang mempersatukan diantaranya yaitu dinding pada kedua sisinya. Trancik (1986) menyatakan bahwa koridor merupakan dua deretan massa bangunan maupun pohon yang membentuk suatu ruang. Sedangkan Bishop (1989) mendefinisikan koridor sebagai suatu daerah yang membedakan antara wilayah jalan yang memiliki *facade* antar bangunan yang tidak teratur dan berbeda bentuk, hal ini berpengaruh terhadap zona atau wilayah yang ada di belakang bangunan tersebut. Ahli lain, Moughtin (1992), menyatakan bahwa suatu koridor biasanya pada sisi kiri kanannya terdapat bangunan-bangunan yang berderet memanjang di sepanjang ruas jalan tersebut. Keberadaan bangunan-bangunan tersebut secara langsung maupun tidak langsung akan menampilkan kualitas fisik ruang pada lingkungan tersebut.

Selain itu, koridor jalan untuk kendaraan mempunyai kontribusi yang besar bagi pergerakan dan bentuk *traffic* dalam suatu kawasan (Bishop, 1989). Bishop juga mengungkapkan terdapat dua macam urban koridor, yaitu:

1. Koridor komersial

Bentuk koridor ini dimulai dari area-area komersial menuju pusat urban berupa kompleks bangunan perkantoran dan pusat-pusat pelayanan jasa perdagangan yang terbentuk di sepanjang koridor, disertai kondisi aktivitas padat. Koridor komersial termasuk di dalamnya memiliki jalur pejalan kaki untuk aktivitas dan pergerakan manusia dan jalan untuk transportasi kendaraan utama yang melewati kawasan kota.

2. *Scenic koridor*

Bentuk koridor ini kurang umum jika dibandingkan dengan koridor komersial di kawasan perkotaan. *Scenic koridor* memberikan pemandangan alam natural yang unik dan melalui pengalaman rekreasi bagi pengendara kendaraan saat mereka melewati jalan tersebut. Walaupun *scenic koridor* kebanyakan terdapat di area pedesaan, beberapa komunitas masyarakat mengenali keunikan bentuk koridor ini karena memberikan kesempatan pemandangan yang menarik selama perjalanan dengan kendaraan. Jumlah, ukuran, dan kondisi dari koridor-koridor yang penting akan bervariasi tergantung dari komunitas ruang yang membentuknya.

Dari beberapa pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa koridor merupakan sebuah ruang linear yang dibentuk oleh dua deretan elemen yang membatasi kedua sisi ruang. Dua deretan elemen yang membatasi dapat berupa deretan bangunan, pepohonan, atau deretan massa lainnya. Sehingga secara visual dapat memberikan kesan tertentu ketika memasukinya. Jenis koridor yang terdapat di kawasan Alun-alun Kota Malang termasuk ke dalam koridor komersial karena memiliki bangunan-bangunan perkantoran dan perdagangan di sepanjang koridornya.

### 2.3.1 Elemen-Elemen yang Membentuk Koridor

Spesifikasi dan karakteristik fisik dan non fisik pada suatu koridor jalan sangat besar pengaruhnya dalam menentukan wajah dan bentuk koridor itu sendiri dalam sebuah kawasan. Keberadaan suatu koridor sebagai pembentuk arsitektur kawasan kota tidak akan lepas dari elemen-elemen pembentuk koridor tersebut. Krier (1979) menjelaskan elemen-elemen pembentuk koridor diantaranya yaitu:

1. Wujud bangunan

Merupakan wajah atau tampak dan bentuk bangunan yang ada di sepanjang koridor. Wajah dan bentuk bangunan tersebut merupakan tapak keseluruhan dari suatu koridor yang mampu mewujudkan identitas dan citra arsitektur suatu kawasan.

2. *Figure ground*

Merupakan hubungan penggunaan lahan untuk massa bangunan dan ruang terbuka. Struktur tata ruang kota menurut Trancik (1986) terdiri dari dua elemen pokok, yaitu massa bangunan kawasan (*urban solid*) dan ruang terbuka kawasan (*urban void*). Kedua elemen tersebut membentuk pola padat rongga ruang kota yang memperlihatkan struktur ruang kawasan kota dengan jelas.

3. *Street and Pedestrian ways*

Merupakan jalur jalan pergerakan kendaraan dan bagi pejalan kaki yang dilengkapi dengan parkir, elemen perabot jalan (*street furniture*), tata tanda (*signage*), dan pengaturan vegetasi sehingga mampu menyatu terhadap lingkungan. Koridor jalan dan jalur pedestrian merupakan ruang pergerakan linear sebagai sarana sirkulasi dan aktivitas manusia dengan skala padat.

Sedangkan menurut Shirvani (1985), terdapat delapan elemen perancangan kota, yaitu 1) tata guna lahan, 2). bentuk dan masa bangunan, 3) sirkulasi dan parkir, 4) ruang terbuka, 5) jalur pedestrian, 6) *signage*, 7) *activity support*, dan 8) preservasi dan konservasi. Diantara 8 elemen tersebut, 5 diantaranya merupakan elemen fisik yang dapat berperan sebagai elemen pembentuk koridor dalam sebuah kawasan, yaitu:

1. Tata guna lahan.

Pada prinsipnya *land use* adalah pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga secara umum dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi. *Land use* bermanfaat untuk pengembangan sekaligus pengendalian investasi pembangunan. Pada skala makro, *land use* lebih bersifat multifungsi/ *mixed use*.

2. Bentuk dan massa bangunan.

Menyangkut aspek-aspek bentuk fisik yang meliputi ketinggian, besaran, *floor area ratio*, koefisien dasar bangunan, pemunduran (*setback*) dari garis jalan, *style* bangunan, skala proporsi, bahan, tekstur dan warna agar menghasilkan bangunan yang berhubungan secara harmonis dengan bangunan-bangunan lain dan lingkungan disekitarnya.

3. Sirkulasi dan parkir.

Unsur parkir memiliki dua efek langsung terhadap kualitas lingkungan hidup yaitu kelangsungan kegiatan komersial pusat kota (parkir adalah penting) dan dampak visual yang parah pada bentuk fisik kota. Elemen sirkulasi (jalur kendaraan dan jalur pedestrian) dalam desain perkotaan menawarkan salah satu alat yang paling kuat untuk penataan suatu lingkungan perkotaan. Hal ini dapat melalui bentuk langsung dan pola aktivitas pengendalian (pembangunan) di sebuah kota, seperti ketika sistem transportasi jalan umum, cara pejalan kaki, dan sistem link transit dan fokus gerakan. Hal ini juga dapat menjadi prinsip penataan itu sendiri, mendefinisikan, dan menggambarkan bentuk perkotaan seperti tempat lain yang berbeda, bidang kegiatan, dan sebagainya.

4. Penanda atau papan iklan.

Dari sudut pandang desain perkotaan, ukuran dan kualitas desain dari penanda/ papan iklan harus diatur dalam rangka untuk menetapkan kompatibilitas, mengurangi dampak visual negatif, dan pada saat yang sama mengurangi kebingungan dan persaingan dengan publik yang diperlukan

dan rambu lalu lintas. Hal tersebut merupakan suatu keharusan dalam memberi perhatian terhadap kualitas lingkungan fisik.

#### 5. Jalur pedestrian.

Sistem pedestrian yang baik akan mengurangi keterikatan terhadap kendaraan di kawasan pusat kota, mempertinggi kualitas lingkungan melalui sistem perancangan yang manusiawi, menciptakan kegiatan pedagang kaki lima yang lebih banyak dan akhirnya akan membantu kualitas udara di kawasan tersebut.

Dari beberapa elemen yang disebutkan oleh para ahli tersebut, elemen fisik pembentuk koridor dalam kawasan yang digunakan dalam penelitian ini adalah; (1) sirkulasi; (2) parkir; (3) tata guna lahan; dan (4) jalur pedestrian.

### 2.3.2 Merancang Sebuah Koridor

Ada beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam menata ataupun merancang sebuah koridor yang baik. Jacob (1995) menjelaskan setidaknya terdapat 5 (lima) hal yang perlu diperimbangkan, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Tempat bagi kenyamanan pejalan kaki (*places for people to walk with some pleasure*).

Tujuan utama dibangunnya sebuah area khusus bagi pejalan kaki adalah untuk menciptakan suasana interaksi sosial yang kental. Di tempat ini, sekumpulan orang berdatangan untuk mengkomunikasikan visi dan misi mereka satu sama lain, bukan untuk sebuah tujuan yang tersembunyi maupun karena paksaan atau kompetisi. Akan tetapi, berkumpul dan bertemunya sekelompok manusia tersebut didasari oleh keinginan dari individu yang bersangkutan. Sebagain besar jalan yang berada di kota besar merupakan jalan besar yang dilalui banyak pengendara maupun pejalan kaki. Namun, fasilitas jalan yang tersedia lebih difokuskan bagi para pejalan kaki.

## 2. Kenyamanan fisik (*physical comfort*).

Kondisi jalan yang baik adalah kondisi jalan yang memberikan kenyamanan bagi para penggunanya. Setidaknya jalan memiliki tingkat kenyamanan yang sama layaknya dengan sebuah tempat yang dikondisikan nyaman mungkin oleh individu yang bersangkutan. Kondisi kenyamanan sebuah jalan dapat dinilai dari peran sebuah jalan tersebut dalam menyajikan kehangatan atau sinar matahari ketika musim dingin/ penghujan maupun sekaligus menawarkan perlindungan (menaungi) ketika musim panas. Sebuah jalan perkotaan yang baik sebaiknya dapat menawarkan pernaungan atau perlindungan dari kondisi iklim sekitar termasuk perlindungan terhadap angin di luar ruangan. Selain itu, adanya ruang bagi para pengguna jalan untuk sekedar beristirahat atau duduk menjadi elemen penting untuk mendukung kenyamanan pengguna jalan dalam beraktivitas.

## 3. Transparansi (*transparency*).

Beberapa jalan di perkotaan menunjukkan adanya unsur transparan pada masing-masing bagian tepinya. Hal ini seakan menyatukan bagian ruang publik jalan dan alam sekitar dengan bagian dalam bangunan yang bersifat privat. Sehingga, manusia yang berada dalam ruang bangunan dapat merasakan nuansa pada ruang luar bangunan. Sebaliknya, pengguna jalan yang berada di luar dapat merasakan kondisi di balik dinding yang menjadi tepian jalan.

## 4. Permulaan dan akhiran (*beginning and ending*).

Setiap jalan bermula dan berakhir pada suatu tempat. Titik permulaan dan akhiran sebuah jalan seharusnya dirancang dengan baik layaknya sebuah penanda jalan. Terdapat beberapa alasan mengapa sebuah jalan harus ditandai dengan baik. Salah satunya disebabkan oleh peran dari sebuah jalan itu sendiri yang memperkenalkan serta membawa para pengguna jalan menuju ke tempat lain. Salah satu contohnya adalah bentuk gerbang yang selalu bersifat terbuka serta mengundang perhatian para pengguna jalan.

## 5. Aksesibilitas (*accessibility*).

Tujuan dari pembuatan jalan adalah sebagai pengantar para penggunanya untuk mengakses suatu tempat dari dan atau ke tempat lain. Selain itu, tujuan utamanya tidak hanya berupa kemudahan akses untuk mengantarkan penggunanya menuju ke sebuah lokasi yang ada di jalan tersebut, tetapi juga mengantarkannya

menuju dan dari kawasan di luar koridor jalan tersebut. Aksesibilitas menjadi sebuah persoalan tersendiri bagi para pengunjung tempat di sepanjang jalan ketika hendak memotong maupun menyeberang jalan sekitar. Oleh karena itu, hal ini perlu diperhatikan lebih lanjut demi mewujudkan sebuah koridor jalan yang baik dalam melayani para penggunanya.

Dari beberapa hal diatas, didapatkan bahwa sebuah koridor harus memberikan kenyamanan bagi penggunanya. Kenyamanan yang dimaksud adalah koridor mampu menjadi sarana pejalan kaki untuk berjalan dari titik awal menuju tempat tujuan dan juga sebagai sarana berinteraksi dengan sesama pejalan kaki lainnya. Kenyamanan koridor juga berarti setiap aktivitas yang dilakukan didalamnya dapat dilakukan dengan dinikmati oleh keteduhan dan tanpa gangguan, baik dari lalu lintas kendaraan maupun kondisi koridor yang menghalangi pergerakan pejalan kaki dalam berjalan.

## **2.4 Walkability dalam Sebuah Koridor**

*Walkability* adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan dan mengukur konektivitas dan kualitas trotoar, jalan setapak, atau trotoar di kota-kota. Hal ini dapat diukur melalui penilaian komprehensif dari infrastruktur yang tersedia untuk pejalan kaki dan studi yang menghubungkan permintaan dan penawaran. (Leather, James, Fabian, dkk. ADB 2011). Penilaian tersebut berkaitan dengan seberapa ramah sebuah koridor dalam memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki.

Grant (2008) menjelaskan 5 kriteria untuk menilai *walkability*, diantaranya adalah *Connectivity* (keterhubungan), *Comfortability* (kenyamanan), *Convenient* (kemudahan), *Conviviality* (keramahan), dan *Conspicuous* (kejelasan). Berikut ini penjelasan dari masing-masing kriteria:

### **1. Connectivity (Keterhubungan)**

Untuk mengidentifikasi keterhubungan jalur pejalan kaki dengan angkutan umum serta keterhubungan antar jalur pedestrian di suatu koridor dengan koridor lain.

2. *Comfortability* (Kenyamanan)

Untuk mengetahui seberapa nyaman pejalan kaki dalam melintasi jalur pedestrian. Aspek kenyamanan ini berkaitan dengan ketersediaan *shelter*/ peneduh dan tempat duduk serta fasilitas lain.

3. *Convenient* (Kemudahan)

Untuk mengidentifikasi ada tidaknya gangguan yang mengurangi kelancaran pejalan kaki untuk berjalan. Gangguan yang dimaksud berupa pohon, parkir kendaraan di pedestrian. Selain itu juga untuk mengidentifikasi kemudahan pejalan kaki untuk berjalan tanpa adanya halangan berupa pedestrian rusak, terputus.

4. *Conviviality* (Keramahan)

Untuk mengidentifikasi ketersediaan fasilitas yang mendukung keselamatan pejalan kaki di jalur pedestrian, seperti keterlindungan dari kendaraan yang melintas, ketersediaan sarana penyeberangan, serta ketersediaan *ramp* untuk penyandang disabilitas menyusuri jalur pedestrian.

5. *Conspicuous* (Kejelasan)

Untuk mengidentifikasi ketersediaan penunjuk arah/ peta rute yang ada di sepanjang jalur pedestrian

## 2.5 Pentingnya *Legibility* dalam Sebuah Koridor

*Legibility* atau legibilitas dalam merancang sebuah koridor di suatu kawasan merupakan hal penting yang ditujukan untuk kehidupan manusia. Kevin Lynch, dalam bukunya *The Image of The City* (1960), menjelaskan bahwa *legibility* merupakan bagian dari menciptakan *image* sebuah lingkungan kawasan melalui tampilan visual. Sehingga dengan *legibility* orang akan mudah mengenali sebuah kawasan melalui visual yang ditampilkan. Selanjutnya dalam menciptakan *image* kawasan, Lynch (1960) menjabarkan ada lima elemen fisik yang menjadi gambaran khas sebuah lingkungan kawasan. Kelima elemen tersebut diantaranya: *path* (jalur), *edge* (tepi), *distric* (kawasan), *nodes* (simpul), dan *landmark* (penanda). Dimana



kelima elemen tersebut dapat menciptakan representasi sebuah lingkungan kawasan bagi penduduk lokal maupun pendatang.

*Path* secara mudah dapat dikenali karena merupakan koridor linier yang dapat dirasakan oleh manusia pada saat berjalan mengamati kota. Jika identitas elemen ini tidak jelas, maka kebanyakan orang meragukan citra kota secara keseluruhan. Hal ini yang membuat *legibility* sebuah koridor merupakan hal yang penting. *Legibility* sebuah koridor diartikan sebagai bagaimana jalan/jalur yang dirancang membantu orang untuk memahami lokasi dia saat ini dan mengidentifikasi jalan mana yang harus mereka tempuh untuk pergi.

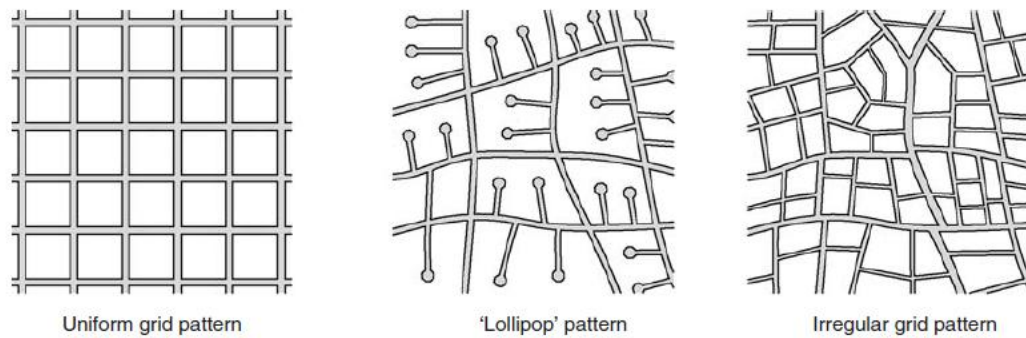
Burton dan Mitchell (2006) mengungkapkan alasan mengapa *legibility* begitu penting bagi sebuah koridor. **Pertama**, adalah untuk memudahkan orang untuk menemukan rute menuju tempat tujuan. Sebab ada beberapa cara bagaimana orang menemukan rute jalan ataupun tempat tujuan mereka. **Kedua**, legibilitas sebuah jalan penting agar orang tidak mudah tersesat di jalan. Ketika berada di lingkungan dengan pola jaringan jalan yang memiliki banyak persimpangan, orang cenderung bingung untuk memilih harus belok ke arah mana.

### 2.5.1 Menciptakan *Legibility* pada Koridor

Untuk membuat sebuah lingkungan kawasan, khususnya pada koridor, menjadi *legible*, Burton dan Mitchell (2006) menyebutkan beberapa hal yang perlu diperhatikan. Diantaranya:

#### 1. *Street Layouts*

*Legibility* sebuah jalan dapat dicapai dengan pola jaringan jalan yang irregular. Pola irregular memberikan pola jalan yang menarik dengan pilihan rute langsung dan saling terhubung menuju tempat tujuan yang lebih mudah dimengerti. Meskipun pola grid menyediakan pola jalan yang terhubung dengan baik, tata letak jalan-jalan yang identik, blok perimeter, dan persimpangan jalan bisa membuat orang menjadi bingung. Pola irregular juga memiliki blok perimeter kecil dan jalan yang terhubung, namun menghasilkan berbagai bentuk blok dan jalan.



Gambar 2.6 Contoh Pola Jaringan Jalan. (Sumber: Burton dan Mitchell, 2006)

## 2. *Street Shape and Size*

Sebuah blok jalan hendaknya memiliki panjang yang bervariasi sekitar 60-100 meter. Tidak hanya sekedar jalan yang lurus, tetapi juga dibuat dengan tikungan-tikungan yang tidak terlalu tajam. Jalan juga dibuat relatif sempit untuk mempertahankan konsentrasi pengendara kendaraan.



Gambar 2.7 Jalan yang Sempit dan Sedikit Berbelok Lebih Menarik untuk Dilalui daripada Jalan Lurus dan Lebar. (Sumber: Burton dan Mitchell, 2006)

## 3. *Public and Private Space*

Bangunan yang menghadap ke jalan menghasilkan tampilan *frontage* yang menarik dan memberikan batasan antara ruang publik dan privat. Batas fisik seperti pagar, dinding, dan pagar tanaman dapat membantu membedakan ruang publik dan privat.



Gambar 2.8 Tampilan Bangunan Memberikan *Frontage* yang Menarik serta Membatasi Ruang Publik dan Privat. (Sumber: Burton dan Mitchell, 2006)

#### 4. *Signs*

Penanda dibuat dengan simpel dan sederhana dengan hanya menampilkan informasi yang penting. Penanda yang memberi arah petunjuk sebaiknya diletakkan pada persimpangan jalan dan penyeberangan dengan satu arah petunjuk. Penanda yang mengidentifikasi tempat atau bangunan diletakkan tegak lurus ke dinding karena dapat dilihat dari kejauhan dan dibatasi pada toko dan fasilitas-fasilitas penting.



Gambar 2.9 Penanda dengan Banyak Arah bisa Membingungkan Orang untuk Membacanya. (Sumber: Burton dan Mitchell, 2006)

#### 5. *Landmark and Environmental Features*

Hal yang paling penting dalam *legibility* sebuah jalan adalah mempertahankan dan memperjelas *landmark* yang telah ada dan dengan desain yang mudah dikenali. *Landmark* ataupun fitur lingkungan yang ada dapat berfungsi

sebagai patokan arah. Hal ini sangat membantu untuk mengetahui dimana posisi mereka saat ini dan kemana arah selanjutnya.

Melalui buku *The Concise Townscape*, Gordon Cullen (1971) mengemukakan nilai-nilai yang harus ditambahkan dalam *urban design* sehingga masyarakat di kota tersebut secara emosional dapat menikmati lingkungan perkotaan yang baik melalui rasa psikologis maupun fisik. Empat hal yang ditekankan Cullen adalah: *serial vision*, *place*, *content*, dan *the functional tradition*. Dalam bukunya, Cullen membuat sebuah teori tentang seni mengolah ruang-ruang kota dan membaginya kedalam 3 bagian :

1. *Serial Vision*. Membentuk citra dan drama kawasan dalam pergerakan, dimana dapat terlihat sebagai pandangan nyata atau dapat juga berbeda/ *emerging view*, menstimulasi pandangan melalui kontrasan lingkungan.
2. *Place*. Lebih kepada bersifat abstrak, karena berdasarkan pada perasaan pribadi seseorang dalam memandang sesuatu dan fenomenologis.
3. *Content*. Berkaitan dengan gaya arsitektur, skala, material, dan layout. Cullen juga menambahkan bahwa tekstur, warna, watak, dan keunikan juga berpengaruh.

Penjelasan dari *serial vision* adalah gambaran-gambaran visual yang ditangkap oleh pengamat yang terjadi saat berjalan dari satu tempat ke tempat lain pada suatu kawasan. Rekaman pandangan oleh pengamat itu menjadi potongan-potongan gambar yang bertahap dan membentuk satu kesatuan rekaman gambar kawasan bagi pengamat. Biasanya, akan ada kemiripan, suatu benang merah, atau satu penanda dari potongan-potongan pandangan tersebut yang memberi kepastian pada pengamat bahwa dia masih berada di satu kawasan yang sama.

Penjelasan dari *place* adalah perasaan yang dimiliki pengamat secara emosional pada saat berada di suatu tempat tertentu. *Place* dipengaruhi oleh batas-batas yang ada pada suatu tempat tersebut. Sedangkan, penjelasan dari *content* adalah isi dari suatu kawasan yang mempengaruhi perasaan seseorang terhadap keadaan lingkungan kota tersebut. *Content* tergantung oleh dua faktor yaitu pada tingkat kesesuaian (*conformity*) dan tingkat kreativitas (*creativity*).

## 2.6 Perilaku dan Aktivitas Pengguna di Ruang Publik Kawasan

Sebuah lingkungan menciptakan kesan suasana tertentu dikarenakan beberapa kondisi, yaitu keberadaan aktivitas (Gehl, 1996). Secara sederhana aktivitas ini dirangkum pada beberapa kategori yang masing-masing membutuhkan tatanan lingkungan fisik yang berbeda. Kategori tersebut diantaranya adalah :

1. **Aktivitas primer**, merupakan aktivitas yang melibatkan tingkat kebutuhan partisipasi yang tinggi dalam kondisi apapun. Secara umum aktivitas primer merupakan aktivitas yang dilakukan sehari-hari dan rutin, kebanyakan melibatkan berjalan. Aktivitas primer merupakan aktivitas yang paling sedikit dipengaruhi oleh lingkungan fisik, hal ini dikarenakan orang tidak memiliki pilihan lain karena tingkat kebutuhan dalam menjalani aktivitas ini. Contoh kegiatannya adalah, menuju ke sekolah, bekerja, berbelanja, menunggu transportasi umum, dan menjalankan tugas.
2. **Aktivitas optional**, sering dipengaruhi oleh kondisi eksternal dan tingkat kebutuhan dan kemungkinan orang bisa melakukan aktivitas ini. Oleh karena itu, hubungan antara lingkungan fisik menjadi poin penentu untuk melakukan aktivitas rekreasional ini. Contoh kegiatannya adalah, berjalan untuk mendapatkan udara segar, berdiri menikmati pemandangan, duduk, maupun berjemur.
3. **Aktivitas sosial**, merupakan aktivitas yang bergantung pada keberadaan orang lain pada ruang luar dan bersifat spontan. Hal tersebut terjadi dikarenakan konsekuensi dari pergerakan manusia dan kesamaan lokasi. Aktivitas ini disebut pula sebagai aktivitas resultan, hal ini dikarenakan koneksi antara dua aktivitas sebelumnya. Implikasi pernyataan tersebut mendukung hubungan antara kualitas aktivitas sosial dengan kondisi ruang publik, serta kualitas aktivitas primer, dan opsional yang berlangsung disana. Contoh kegiatannya adalah perbincangan, perjumpaan, berkomunitas, anak-anak bermain. Adapula aktivitas sosial yang berupa kontak pasif, seperti mendengar dan melihat orang lain.

	Quality of the physical environment	
	Poor	Good
Necessary activities	●	●
Optional activities	+	●
"Resultant" activities (Social activities)	●	●

Gambar 2.10 Hubungan antara Kualitas Ruang Luar dan Aktivitas Ruang Luar. (Sumber: Gehl, 1996)

Pada gambar 2.10 dipaparkan keterkaitan pada aktivitas di ruang luar dengan kualitas ruang luar. Pada kondisi ruang luar baik maka frekuensi dan variasi aktivitas akan semakin banyak dan semakin lama dilakukan. Hal ini disebabkan karena lingkungan dan situasinya ‘mengundang’ seseorang untuk berhenti, duduk, makan, bermain, menikmati, dan sebagainya. Sehingga apabila koridor dan ruang kota berada pada kondisi yang buruk maka hanya beberapa aktivitas primer saja yang dapat dilakukan, seseorang akan terburu-buru untuk pulang.

Koridor sebagai salah satu ruang publik perkotaan dapat menjadi sarana untuk melakukan berbagai aktivitas disamping fungsi utamanya sebagai ruang untuk pergerakan. Carr (1992, dalam Carmona, 2003) menyatakan bahwa sebuah koridor dapat berperan secara baik sebagai ruang publik jika mengandung unsur *comfort*, *relaxation*, *passive engagement*, *active engagement*, dan *discovery*. Kelima unsur tersebut dijelaskan oleh Carr (1992) sebagai berikut:

1. **Comfort**, merupakan salah satu syarat mutlak keberhasilan ruang fisik koridor. Lama seseorang beraktivitas berada dapat dijadikan tolok ukur *comfortable* (tingkat kenyamanan) suatu koridor. Dalam hal ini kenyamanan koridor antara lain dipengaruhi oleh: *environmental comfort* yang berupa perlindungan dari pengaruh alam seperti sinar matahari dan angin; *physical comfort* yang berupa ketersediaan fasilitas penunjang yang

cukup seperti tempat duduk; *social and psychological comfort* yang berupa ruang bersosialisasi untuk pengguna.

2. ***Relaxation***, merupakan aktivitas yang erat hubungannya dengan *psychological comfort*. Suasana rileks mudah dicapai jika badan dan pikiran dalam kondisi sehat dan senang. Kondisi ini dapat dibentuk dengan menghadirkan unsur-unsur alam seperti tanaman atau pohon, dan air dengan lokasi yang terpisah atau terhindar dari kebisingan dan hiruk pikuk kendaraan di sekelilingnya.
3. ***Passive engagement***, aktivitas ini sangat dipengaruhi oleh kondisi lingkungannya. Kegiatan pasif dapat dilakukan dengan cara duduk-duduk atau berdiri sambil melihat aktivitas yang terjadi di sekelilingnya atau melihat pemandangan lingkungan sekitar.
4. ***Active engagement***, suatu ruang koridor dikatakan berhasil jika dapat mewadahi aktivitas kontak atau interaksi antar anggota masyarakat dengan baik.
5. ***Discovery***, merupakan suatu proses mengelola ruang koridor agar di dalamnya terjadi suatu aktivitas yang tidak monoton dengan memelihara keunikan aktivitas dan ciri khas arsitektural yang terdapat pada koridor sesuai budaya setempat.

## **2.7 Sintesa Kajian Pustaka dan Kriteria Umum**

Berdasarkan kajian yang telah dilakukan terhadap teori-teori diatas, didapatkan beberapa variabel maupun pejelasan yang dapat menjadi cara untuk menyelesaikan permasalahan penelitian. Beberapa variabel dari elemen pembentuk koridor, *legibility* koridor dalam kawasan, dan aktivitas pengguna dalam ruang dapat merangkum keseluruhan permasalahan dan cara untuk menguraikannya. Variabel dalam perkembangan kawasan berguna dalam melihat tren perkembangan kawasan dari waktu ke waktu. Serta variabel konsep *pedestrian-friendly* juga berguna dalam menentukan kriteria rancangan penataan terhadap permasalahan dalam obyek penelitian.

Sintesa kajian pustaka diawali dengan penyusunan beberapa ketentuan umum untuk penataan obyek penelitian diawali dengan secara rinci menguraikan beberapa aspek amatan yang perlu diperhatikan.

Pada aspek fisik akan memperhatikan hal-hal yang terkait dengan pengembangan kawasan yang relevan dengan penataan fisik kawasan. Aspek tersebut diantaranya adalah perkembangan kawasan, elemen pembentuk koridor, dan legibilitas koridor dalam kawasan. Aspek non-fisik membahas hal yang berkaitan dengan aktivitas pengguna di ruang publik serta persepsi terhadap unsur-unsur koridor sebagai ruang publik.

Beberapa ketentuan umum dalam penataan obyek penelitian diawali dengan uraian mengenai aspek fisik maupun non-fisik berikut ini.



Tabel 2.1 Sintesa Kajian dan Parameter Penelitian Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang

Pokok Bahasan	Aspek Amatan	Sumber Kajian	Sintesa Kajian	Parameter
Aspek Fisik	Elemen Pembentuk Koridor	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Koridor merupakan bagian dari <i>urban space</i> yang berbentuk linier, tertutup di kedua sisinya dengan karakter elemen yang mempersatukan (Spreiregen, 1965).</li> <li>2) Elemen-elemen pembentuk koridor terdiri dari 3 (Krier, 1979), yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wujud bangunan</li> <li>• <i>Figure ground</i></li> <li>• <i>Street</i> dan <i>pedestrian ways</i></li> </ul> </li> <li>3) Dari delapan elemen perancangan kota, lima diantaranya merupakan elemen fisik pembentuk koridor (Shirvani, 1985), yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tata guna lahan</li> <li>• Sirkulasi dan parkir</li> <li>• Penanda atau papan iklan</li> <li>• Jalur pedestrian</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Koridor merupakan sebuah ruang linear yang dibentuk oleh dua deretan elemen yang membatasi kedua sisi ruang.</li> <li>2) Dua deretan elemen yang membatasi dapat berupa deretan bangunan, pepohonan, atau deretan massa lainnya yang secara visual dapat memberikan kesan tertentu ketika memasukinya.</li> </ol>	<p>Elemen-elemen pembentuk koridor yang diteliti diantaranya:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Guna lahan</li> <li>2. Sirkulasi dan parkir</li> <li>3. Jalur pedestrian</li> </ol> <p>*elemen-elemen ini mencakup elemen perancangan koridor pada konsep <i>pedestrian-friendly</i> seperti: <i>access management, walkways, on-street parking, street trees and planting, furnishing and utilities.</i></p>
	Legibility dalam Koridor	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i>Legibility</i> merupakan bagian dari menciptakan <i>image</i> sebuah lingkungan kawasan melalui tampilan visual. Sehingga dengan <i>legibility</i>, orang akan mudah mengenali sebuah kawasan melalui visual yang ditampilkan (Lynch, 1960).</li> <li>2) <i>Legibility</i> bertujuan memudahkan orang untuk menemukan rute menuju tempat tujuan serta membantu orang agar tidak mudah tersesat di jalan (Burton dan Mitchell, 2006).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i>Legibility</i> pada sebuah koridor bertujuan untuk memudahkan orang, baik penduduk setempat maupun pendatang, dalam menemukan tempat tujuan serta mengenali kawasan melalui visual yang ditampilkan.</li> </ol>	<p><i>Legibility</i> pada koridor dapat diciptakan dengan melihat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Public and private space</i></li> <li>2. <i>Landmark and environmental features</i></li> </ol>

Pokok Bahasan	Aspek Amatan	Sumber Kajian	Sintesa Kajian	Parameter
		<p>3) Hal yang perlu diperhatikan dalam membuat sebuah koridor menjadi <i>legible</i> (Burton dan Mitchell, 2006):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Street layout</i></li> <li>• <i>Street shape and size</i></li> <li>• <i>Public and private space</i></li> <li>• <i>Signs</i></li> <li>• <i>Landmark and environmental features</i></li> </ul>		
Aspek Non-fisik	Aktivitas Pengguna di Koridor	<p>1) Aktivitas pengguna di koridor dipengaruhi oleh unsur-unsur yang ada di kawasan (Carr, 1992), seperti <i>comfort</i>, <i>relaxation</i>, <i>passive engagement</i>, <i>active engagement</i>, dan <i>discovery</i>.</p> <p>2) Menurut Gehl (1996) terdapat tiga kelompok aktivitas di koridor, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktivitas primer</li> <li>• Aktivitas optional</li> <li>• Aktivitas sosial</li> </ul>	<p>1) Aktivitas pengguna di koridor akan berjalan baik jika mengandung unsur-unsur ruang publiknya terpenuhi.</p>	<p>Jenis aktivitas pengguna di koridor yang diamati meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aktivitas primer, meliputi menunggu transportasi umum dan berdagang.</li> <li>2. Aktivitas optional, meliputi duduk; berdiri; dan menikmati pemandangan.</li> <li>3. Aktivitas sosial, meliputi berinteraksi/ mengobrol; berkumpul; dan bermain.</li> <li>4. Aktivitas dinamis, meliputi kegiatan orang berjalan.</li> </ol>
	Persepsi Pengguna terhadap Kenyamanan Koridor	<p>Grant (2008), memberikan kriteria untuk menilai <i>walkability</i> sebuah koridor, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Connectivity</i> (keterhubungan)</li> <li>• <i>Comfortability</i> (kenyamanan)</li> <li>• <i>Convenient</i> (kemudahan)</li> <li>• <i>Conviviality</i> (keramahan)</li> <li>• <i>Conspicuous</i> (kejelasan)</li> </ul>	<p>1) Kenyamanan berjalan pejalan kaki di dalam sebuah koridor dapat diukur dengan menilai <i>walkability</i> koridor.</p>	<p>Aspek untuk mengetahui persepsi pengguna ruang terhadap kenyamanan koridor ditinjau dari aspek 5C, yaitu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Connectivity</i> (keterhubungan)</li> <li>2. <i>Comfortability</i> (kenyamanan)</li> <li>3. <i>Convenient</i> (kemudahan)</li> <li>4. <i>Conviviality</i> (keramahan)</li> <li>5. <i>Conspicuous</i> (kejelasan)</li> </ol>

Sumber: Hasil Sintesa, 2018

Hasil sintesa kajian diatas menjadi dasar masukan dalam penyusunan kriteria umum penataan kawasan Alun-alun Kota Malang yang disesuaikan dengan karaktersitik perancangan dengan konsep *pedestrian-friendly*. Karakteristik perancangan *pedestrian-friendly* lebih menekankan pada aspek fisik sebuah koridor, khususnya terhadap amatan elemen pembentuk koridor. Sehingga kriteria penataan pada amatan elemen pembentuk koridor disusun dengan mengkombinasikan karakteristik perancangan *pedestrian-friendly*. Secara rinci, uraian kriteria umum dijelaskan pada tabel berikut.

Tabel 2.2 Kriteria Umum Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang

Pokok Bahasan	Aspek Amatan	Parameter	Kriteria Umum
Aspek Fisik	Elemen Pembentuk Koridor	Guna Lahan	Guna lahan harus dikembangkan dengan mengacu pada interaksi spasial dan lingkungan dalam kawasan.
		Sirkulasi dan Parkir	Akses masuk kendaraan menuju bangunan serta parkir sebaiknya didesain dengan memperhatikan kesinambungan jalur pedestrian.
		Jalur Pedestrian	Desain jalur pedestrian harus mampu memberikan rasa nyaman bagi pengguna dalam beraktivitas.
	Legibility dalam Koridor	<i>Public and Private Space</i>	Batasan ruang publik dan privat harus jelas dan mudah untuk dibedakan oleh pengguna.
		<i>Landmark and Environmental Features</i>	Tampilan visual bangunan harus mudah diamati dan dikenali sebagai satu kesatuan kawasan.
Aspek Non-fisik	Aktivitas Pengguna di Koridor	Aktivitas Primer	Sebuah koridor dalam kawasan harus mampu untuk mewadahi aktivitas rutin penggunanya.
		Aktivitas Opsional	Koridor harus bisa menciptakan aktivitas pilihan bagi pengguna disamping aktivitas berjalan.
		Aktivitas Sosial	Interaksi sosial antar pengguna harus bisa terwadahi dengan baik di dalam koridor.
		Aktivitas Dinamis	Sebuah koridor harus mampu memfasilitasi aktivitas berjalan penggunanya dengan baik.

Sumber: Hasil Sintesa, 2018

## **BAB 3**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **3.1 Paradigma Penelitian**

Paradigma merupakan filosofi, filsafat, teori analisis yang logis, dan kerangka kerja yang diperlukan untuk memahami keseluruhan sistem dalam penelitian (Groat dan Wang, 2002). Paradigma penelitian juga menjelaskan bagaimana peneliti memahami suatu masalah, serta kriteria pengujian sebagai landasan untuk menjawab masalah penelitian. Paradigma penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah paradigma naturalistik. Paradigma naturalistik memahami fenomena sosial dari perspektif subjek pelaku, makna perilaku, simbol, dan fenomena-fenomena sosial yang terjadi. Paradigma naturalistik juga mengikuti kaidah hukum atau masyarakat yang melibatkan semua unsur dimana didalamnya terdapat berbagai realitas sosial (Groat dan Wang, 2002).

Penelitian ini menggunakan paradigma naturalistik karena meneliti suatu fenomena sosial, yaitu mengenai hubungan antara manusia dengan ruang-ruang di sekitarnya, khususnya ruang dalam kawasan Alun-alun Kota Malang. Penelitian ini juga melihat bagaimana hubungan manusia dengan ruang mampu menciptakan kesan kawasan yang membuatnya berbeda dengan kota atau kawasan lainnya.

#### **3.2 Jenis dan Metode Penelitian**

Penelitian ini termasuk jenis penelitian deskriptif. Menurut Darjosanjoto (2006), penelitian deskriptif bertujuan untuk membuat deskripsi secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat populasi atau daerah tertentu. Penelitian deskriptif digunakan untuk menggambarkan fenomena-fenomena yang terjadi pada wilayah tertentu. Secara singkat, penelitian deskriptif ditujukan untuk mencari informasi faktual secara detail dengan mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada. Penelitian ini termasuk ke dalam penelitian deskriptif karena penelitian ini mengumpulkan data-data fisik kawasan Alun-alun Kota Malang serta

fenomena-fenomena yang terjadi yang kemudian dilakukan pendeskripsian kondisi kawasan, elemen-elemennya, dan aktivitas yang terjadi.

Sedangkan metode yang digunakan dalam penelitian adalah metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan metode yang melibatkan interpretasi dan pendekatan naturalistik, memahami dan menafsirkan fenomena, serta melibatkan bahan-bahan empiris (Groat dan Wang, 2002). Sarwono (2006) mengutip definisi yang dikemukakan oleh Marshal (1995) bahwa penelitian kualitatif sebagai suatu proses yang mencoba untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik mengenai kompleksitas yang ada dalam interaksi manusia. Lebih lanjut dijelaskan bahwa definisi di atas menunjukkan beberapa kata kunci dalam penelitian kualitatif, yaitu: proses, pemahaman, kompleksitas, interaksi dan manusia.

Dalam metode kualitatif, perolehan data tidak mengandalkan pengukuran. Selain itu, peneliti harus langsung menulis, mengedit, mengklasifikasi, mereduksi, dan menyajikannya (Muhadjir dalam Darjosanjoto, 2012). Menurut Groat and Wang (2002), penelitian kualitatif memiliki karakteristik utama, diantaranya meneliti masyarakat sesuai kelompok dan budaya masing-masing, berfokus pada interpretasi dan makna terhadap fenomena yang terjadi, berfokus pada bagaimana responden memahami keadaan mereka sendiri, menggunakan multi taktik, *holistic*, *prolonged contact*, *open ended* (bersifat terbuka), *researcher as measurement device*, *analysis through words*, dan *personal informal writing stance*.

Tahapan penelitian ini dimulai dari penguraian latar belakang masalah, merumuskan permasalahan dengan mengidentifikasi permasalahan terlebih dahulu, yang kemudian dilakukan pembatasan suatu permasalahan sehingga menghasilkan suatu pertanyaan penelitian yang lebih spesifik untuk dicari penyelesaiannya. Dari permasalahan yang telah dirumuskan tersebut, kemudian dicari data-data baik tinjauan literatur serta tinjauan objek komparasi yang terkait dengan permasalahan yang ada. Selain data tersebut, diperlukan pula adanya tinjauan objek lapangan dan kawasan studi sehingga mendapatkan data dan gambaran yang akurat mengenai objek kajian.

### 3.3 Aspek Amatan Penelitian

Berdasarkan sintesa kajian pustaka yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya (lihat kembali Tabel 2.1), didapatkan aspek amatan penelitian yang akan digunakan untuk mencapai tujuan penelitian. Aspek penelitian ditetapkan agar pembahasan dalam penelitian menjadi lebih fokus dan terarah. Berikut ini merupakan aspek penelitian yang ditinjau dalam penelitian:

Tabel 3.1 Aspek Amatan Penelitian Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang

Pokok Bahasan	Aspek Amatan	Parameter	Definisi Operasional
Aspek Fisik	Elemen Pembentuk Koridor	Guna lahan	Fungsi bangunan di sekitar kawasan yang berpotensi sebagai tarikan pergerakan untuk menuju kawasan tersebut.
		Sirkulasi dan parkir	Sirkulasi, berupa akses masuk menuju bangunan dan akses penyeberangan jalan. Parkir, berupa lokasi dan pola parkir yang ada sebagai pendukung fungsi kawasan.
		Jalur pedestrian	Jalur pergerakan pejalan kaki yang meliputi dimensi, kondisi, dan jalur penyeberangan. Serta <i>street furniture</i> sebagai fasilitas pendukung jalur pedestrian meliputi bangku, tempat sampah, dan vegetasi peneduh.
	Legibility dalam Koridor	<i>Public and private space</i>	Keberadaan batas fisik seperti pagar, dinding, dan pagar tanaman yang membantu membedakan ruang publik dan privat secara visual.
		<i>Landmark and environmental features</i>	Tampilan visual dari <i>landmark</i> maupun fitur lingkungan (seperti deretan pohon atau pohon besar) yang jelas dan berfungsi sebagai patokan arah dalam mengenali ruang.
Aspek Non-fisik	Aktivitas Pengguna di Koridor	Aktivitas primer	Aktivitas yang dilakukan sehari-hari dan rutin, meliputi, menunggu transportasi umum, dan berdagang.
		Aktivitas optional	Aktivitas yang dipengaruhi oleh kondisi eksternal, tingkat kebutuhan dan kemungkinan orang bisa melakukan aktivitas ini, meliputi duduk, berdiri, menikmati pemandangan.
		Aktivitas sosial	Aktivitas yang bergantung pada keberadaan orang lain pada ruang luar dan bersifat spontan, seperti berinteraksi/ mengobrol, berkumpul, bermain.
		Aktivitas dinamis	Aktivitas berjalan yang dilakukan oleh pengguna.
	Persepsi Pengguna terhadap Kenyamanan Koridor	Persepsi pengguna dilihat dari aspek 5C, yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Connectivity</i> (keterhubungan)</li> <li>- <i>Comfortability</i> (kenyamanan)</li> </ul>	Penilaian kenyamanan koridor dalam melakukan aktivitas melalui. <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Connectivity</i>, keterhubungan antar jalur pedestrian dalam satu kawasan dan dengan transportasi publik.</li> </ul>

Pokok Bahasan	Aspek Amatan	Parameter	Definisi Operasional
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Convenient</i> (kemudahan)</li> <li>- <i>Conviviality</i> (keramahan)</li> <li>- <i>Conspicuous</i> (kejelasan)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Comfortability</i>, kenyamanan berjalan kaki yang didukung ketersediaan <i>street furniture</i>.</li> <li>- <i>Convenient</i>, kemudahan berjalan tanpa adanya gangguan seperti peletakan <i>street furniture</i>, parkir, dan jalur pedestrian yang terputus.</li> <li>- <i>Conviviality</i>, ketersediaan fasilitas pendukung di jalur pedestrian seperti <i>zebra-cross</i> dan <i>ramp</i>.</li> <li>- <i>Conspicuous</i>, kejelasan lingkungan kawasan dan sekitarnya agar mudah dikenali oleh pengguna.</li> </ul>

Sumber: Hasil Sintesa, 2018

### 3.4 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan langkah awal yang diperlukan sebelum melakukan analisis. Sedangkan metode pengumpulan data merupakan prosedur atau cara yang dilakukan untuk memperoleh data (Hariwijaya, 2008). Pengumpulan data dengan strategi yang tepat akan menghasilkan kajian yang maksimal (Darjosanjoto, 2012). Menurut Darjosanjoto (2012), pengumpulan data dapat dikelompokkan ke dalam empat bagian yang saling berkaitan, yaitu penyajian data kawasan atau lingkungan, penyajian data bangunan, penyajian data yang mempunyai sifat khusus, dan data responden.

Dalam penelitian ini, pengumpulan data lebih difokuskan pada metode observasi secara langsung untuk mendapatkan data fisik dan non-fisik pada kawasan Alun-alun Kota Malang. Sedangkan metode wawancara ditujukan untuk mendapatkan penilaian pengguna dalam melakukan aktivitas di dalam kawasan.

#### 3.4.1 Data Primer

Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan observasi lapangan dan kuesioner. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan berikut:

##### 1. Observasi

Menurut Hariwijaya (2008), observasi merupakan metode pengumpulan data secara sistematis melalui pengamatan dan pencatatan terhadap fenomena yang diteliti. Pengumpulan data di lapangan bertujuan untuk memperoleh aspek

pendalaman dari kasus-kasus yang ada yang kesemuanya untuk mendukung hipotesa yang telah dirumuskan. Observasi lapangan ini dilakukan untuk melakukan pengamatan secara langsung mengenai **elemen pembentuk koridor**, **legibility sebuah koridor** dan **aktivitas pengguna di koridor** kawasan Alun-alun Kota Malang.

Dalam penelitian ini, observasi dilakukan untuk mencapai **sasaran 1** yaitu mengidentifikasi elemen pembentuk koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang; dan **sasaran 2**, yaitu mengidentifikasi pola aktivitas pengguna di kawasan Alun-alun Kota Malang.

## 2. Wawancara

Wawancara merupakan cara untuk memperoleh data dengan menanyakan kepada narasumber atau responden (Hariwijaya, 2008). Pada kegiatan wawancara ini, peneliti akan menanyakan beberapa pertanyaan terhadap **persepsi pengguna terhadap kenyamanan koridor**. Jenis wawancara yang digunakan adalah wawancara terbuka, yaitu wawancara yang dilakukan dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang tidak dibatasi jawabannya (Emzir, 2010).

Metode pemilihan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *non probability sampling* (pemilihan sampel tidak acak) yaitu proses pemilihan sampel tanpa melibatkan peluang atau dengan kata lain membuat peluang seseorang untuk responden tidak diketahui. Jumlah pengguna kawasan Alun-alun Kota Malang tidak pasti karena jumlahnya setiap hari berubah-ubah. Oleh karena itu digunakan teknik *accidental sampling* yaitu metode pengambilan sampel yang dilakukan secara sederhana, dimana peneliti memilih sampel sedapatnya, sampai jumlahnya memenuhi jumlah sampel yang diharapkan. Penyebaran kuisioner dilakukan dengan mendatangi responden langsung di lokasi penelitian baik dengan teknik tanya jawab maupun dengan pengisian kuisioner oleh responden.

### 3.4.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data pelengkap yang akan dikorelasikan dengan primer. Data sekunder juga merupakan kajian terhadap teori maupun literatur yang sesuai. Data sekunder bisa berasal dari internet, buku, literatur, maupun jurnal.



Metode pengumpulan data sekunder yang dilakukan dengan studi literatur dan survei instansi dapat dilihat pada penjelasan berikut:

1. Studi literatur

Dalam penelitian ini, studi literatur dilakukan untuk merumuskan konsep *pedestrian-friendly* yang akan menjadi konsep penataan kawasan Alun-alun Kota Malang. Literatur yang digunakan adalah pedoman *Hawaii Pedestrian Toolbox* yang dikeluarkan oleh *Departement of Transportation State of Hawaii* pada tahun 2013 yang memberikan panduan untuk merancang sebuah kawasan dengan konsep *pedestrian-friendly*. Selain itu, beberapa referensi berupa media cetak, buku, ataupun jurnal-jurnal elektronik, yang terkait dengan kawasan Alun-alun Kota Malang.

2. Data dari pemerintah terkait

Data-data beberapa dokumen perencanaan seperti dokumen RTRW dan RDTR Kota Malang yang akan menjadi bahan acuan dalam menelaah kawasan Alun-alun Kota Malang, sehingga hasil dari penelitian ini nantinya sesuai dengan perencanaan kotanya.

### **3.5 Metode Analisis Data dan Penyajian Hasil Analisis Data**

#### **3.5.1 Metode Analisis Data**

Tahap analisa data merupakan pengolahan data primer dan sekunder yang telah didapatkan pada proses pengumpulan data sebelumnya. Dalam pengolahan data ini menggunakan metode pragmatik yang dijelaskan secara deskriptif dengan menganalisa data kualitatif sesuai dengan teori perancangan kota sebagai variabelnya. Teknik analisa yang akan digunakan pada penelitian ini adalah:

1. Analisa deskriptif

Analisa ini dilakukan untuk mengintrepetasikan satu kawasan yang bersumber pada tampilan gambar yang disajikan dalam bentuk tulisan. Analisa ini untuk memberikan gambaran mengenai elemen-elemen pembentuk koridor pada kawasan Alun-alun Kota Malang. Hasil analisa ini kemudian juga dihubungkan dengan standar fisik kawasan kota yang sesuai untuk mendukung konsep *pedestrian-friendly* dalam kawasan.

## 2. *Walkthrough Analysis*

Menurut Urban Design Toolkit (2006), *walkthrough analysis* merupakan pengkajian kualitas perkotaan yang dilakukan dengan berjalan melalui daerah dengan pengamatan dan melihat kesan yang dirasakan sepanjang jalan melalui rekaman gambar/foto eksisting lokasi. Teknik analisa ini dilakukan untuk mengidentifikasi kualitas visual dalam menciptakan *legibility* kawasan Alun-alun Kota Malang. Sehingga diperoleh data-data kualitas visual kawasan yang mudah dikenali oleh orang ataupun yang kurang menonjol.

Ketiga kedua analisa diatas digunakan untuk menganalisa aspek fisik dalam penelitian ini, dengan sasaran mengidentifikasi perkembangan kawasan serta elemen-elemen pembentuk koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang. Sedangkan teknik analisa yang digunakan untuk menganalisa aspek non-fisik dengan sasaran mengidentifikasi pola aktivitas pengguna dan persepsi pengguna terhadap kenyamanan koridor dalam melakukan aktivitas di kawasan Alun-alun Kota Malang, adalah sebagai berikut:

### 1. *Walkability Analysis*

Teknik ini untuk mengukur seberapa ramah suatu kawasan untuk pejalan kaki. Ukuran tersebut menggunakan aspek 5C yang bersumber pada Grant (2008) tentang *Glenferrie Road Precinct Walkability Study*. Analisa ini dilakukan dengan mengkomparasikan hasil pengamatan kawasan yang dilakukan oleh peneliti dengan persepsi responden yang diperoleh melalui wawancara. Berikut ini adalah desain wawancara yang didapatkan dari hasil sintesa kajian pustaka yang telah dilakukan pada bab sebelumnya (lihat kembali Tabel 2.1).

Tabel 3.2 Desain Wawancara

Aspek Amatan	Parameter	Poin Pertanyaan	Tujuan
Persepsi Pengguna terhadap Kenyamanan Koridor	<i>Connectivity</i> (keterhubungan)	Keterhubungan jalur pedestrian dengan transportasi publik dan area parkir kendaraan	Mengetahui keterhubungan antar jalur pedestrian dengan transportasi publik maupun dengan area parkir di kawasan.

Aspek Amatan	Parameter	Poin Pertanyaan	Tujuan
	<b>Comfortability (kenyamanan)</b>	Kesinambungan antar jalur pedestrian dalam kawasan	Mengetahui keterhubungan antar jalur pedestrian di suatu koridor dengan koridor lain.
		Keberadaan peneduh	Mengetahui ada tidaknya sarana peneduh ( <i>shelter</i> atau naungan peneduh pohon) sebagai tempat perlindungan pejalan kaki dari cuaca.
		Kualitas perkerasan jalur pedestrian	Mengetahui kondisi perkerasan yang menambah kenyamanan berjalan.
		Ketersediaan <i>street furniture</i>	Mengetahui kelengkapan <i>street furniture</i> guna mendukung aktivitas berjalan.
	<b>Convenient (kemudahan)</b>	Gangguan di jalur pedestrian	Mengetahui gangguan yang mengurangi kelancaran pejalan kaki untuk berjalan. Gangguan yang dimaksud berupa pohon, parkir kendaraan di pedestrian.
		Kesinambungan jalur pedestrian	Mengetahui kemudahan pejalan kaki untuk berjalan tanpa adanya halangan berupa pedestrian rusak, terputus.
	<b>Conviviality (keramahan)</b>	Keamanan berjalan di jalur pedestrian	Mengetahui keselamatan pejalan kaki terlindung dari kendaraan yang melintas.
		Keamanan menyeberang jalan	Mengetahui keselamatan pejalan kaki ketika menyeberang jalan. Terkait dengan ketersediaan pedestrian-crossing.
		Ramah untuk penyandang disabilitas	Mengetahui ada tidaknya fasilitas pendukung untuk penyandang disabilitas menyusuri jalur pedestrian.
	<b>Conspicuous (kejelasan)</b>	Ketersediaan penunjuk jalan	Mengetahui ada tidaknya penunjuk jalan sehingga pejalan kaki tidak tersesat.
		Kejelasan kawasan	Mengetahui kejelasan sebuah kawasan melalui tampilan visual dari lingkungan fisik.

Sumber: Hasil Sintesa, 2018

Skala nilai digunakan untuk memudahkan keluaran data secara kuantitatif dan dapat menjadi bahan untuk proses analisa selanjutnya. Nilai 1-5 dimana penjelasannya adalah sebagai berikut:

- 1 = Sangat Tidak Baik/Sangat Tidak Setuju/Sangat Tidak Jelas
- 2 = Tidak Baik/Tidak Setuju/Tidak Jelas
- 3 = Kurang Baik/Kurang Setuju/Kurang jelas
- 4 = Baik/ Setuju/Jelas
- 5 = Sangat Baik/Sangat Setuju/Sangat Jelas

## 2. Cognitive Mapping

Menurut Bell et al, (1996) *cognitive map* merupakan struktur teknik observasi pada perilaku, direkam dan diplotkan ke dalam suatu peta. Metode

pengambilan data yang dilakukan adalah dengan cara *static snapshot* dan *snail trails*. Teknik survey *static snapshot* (Hiller, 1977) adalah salah satu teknik/ metode observasi yang digunakan untuk mencatat aktivitas statis orang terkait dengan penggunaan ruang. Metode observasi *snail trails* digunakan untuk mendukung teknik observasi *static snapshot* dengan tujuan untuk mencatat rute yang dilakukan oleh orang dalam melewati ruang. Tujuan dilakukan metode observasi *snail trails* adalah untuk mengetahui pola pergerakan orang (aktivitas dinamis), sehingga dapat diamati dari mana, melalui mana dan kemana tujuannya. Teknik ini dilakukan untuk mengamati aktivitas pengguna di kawasan Alun-alun Kota Malang. Aktivitas yang diamati merujuk pada hasil sintesa kajian pustaka yang telah diperoleh pada bab sebelumnya (lihat kembali Tabel 2.1). Hasil dari *cognitive mapping* ini, didapatkan bentuk-bentuk aktivitas apa saja yang dilakukan oleh pengguna dan bagaimana mereka memanfaatkan koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang dalam melakukan aktivitasnya.

### **3.5.2 Penyajian Hasil Analisis Data**

Dalam penelitian ini penyajian data disesuaikan dengan aspek amatan yang ada dalam sintesa kajian pustaka. Hasil analisis data disajikan sesuai dengan proses analisis terhadap aspek penelitian, yakni aspek fisik, dan aspek non-fisik.

1. Analisa deskriptif

Hasil analisa ini disajikan dengan peta kawasan, dan deskripsi hasil interpretasi pengamatan yang dilengkapi dengan foto-foto sesuai dengan hasil pengamatan terhadap elemen-elemen pembentuk koridor.

2. *Walkthrough analysis*

Hasil data yang didapatkan melalui teknik ini didasarkan pada pengamatan kawasan dengan cara *serial* dan *linear side view*. Data disajikan dalam bentuk foto-foto kondisi jalur dan simpul jalur yang dikaitkan dengan peta kunci.

### 3. *Walkability analysis*

Data yang didapatkan disajikan dalam bentuk tabel dan uraian kesimpulan dengan mengkomparasikan hasil pengamatan kawasan yang dilakukan oleh peneliti dengan persepsi responden yang diperoleh melalui wawancara.

### 4. *Cognitive mapping*

Hasil analisa ini disajikan dengan peta kawasan, dan deskripsi hasil interpretasi pengamatan yang dilengkapi dengan foto-foto sesuai dengan hasil pengamatan terhadap aspek non-fisik.

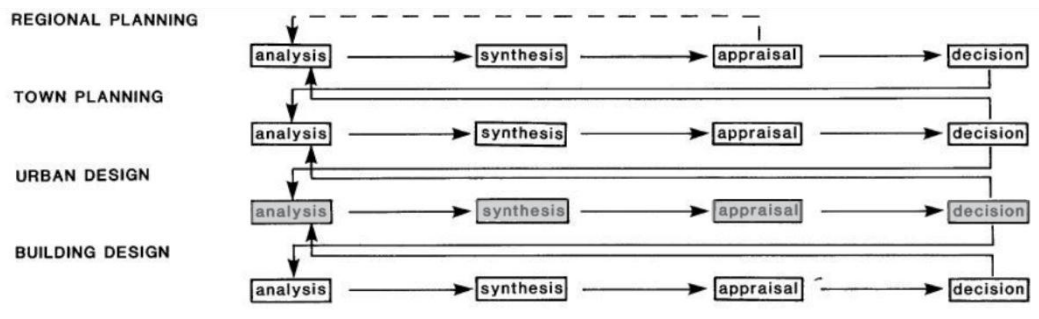
## 3.6 Metode Perancangan

Penataan kawasan Alun-alun Kota Malang dengan obyek koridor di dalamnya menggunakan alur perancangan dari *urban design method* yang berpendapat bahwa merancang suatu kota diperlukan pengambilan keputusan melalui urutan atau tahapan yang jelas (Moughtin, 1999). Tahapan-tahapan tersebut terdiri dari *analysis*, *synthesis*, *appraisal*, dan *decision*. Keempat tahapan ini menurut Greed (2014) saling terintegrasi (*integrated*), membentuk siklus (*cyclical*), dan dilakukan secara berulang (*iterative*). Penjelasan keempat tahapan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Tahap *analysis*: analisis meliputi pencarian informasi yang tersedia berdasarkan sasaran yang akan dicapai dalam penelitian. Sasaran 1 yang ditujukan untuk mengidentifikasi elemen-elemen pembentuk koridor kawasan Alun-alun Kota Malang dan sasaran 2 ditujukan untuk mengetahui pola aktivitas dan persepsi pengguna dalam memanfaatkan kawasan Alun-alun Kota Malang untuk beraktivitas.
2. Tahap *synthesis*: merupakan suatu tahap dimana ide-ide mulai dihasilkan dan diikuti oleh evaluasi yang kritis dari alternatif solusi. Input/ yang diperlukan untuk tahapan ini adalah kesimpulan konsekuensi meruang dari hasil analisa sasaran 1 dan 2 yang telah dilakukan sebelumnya. Fakta empiris yang terkumpul pada kesimpulan analisis sebelumnya dikombinasikan dengan studi literatur terhadap panduan perancangan

kawasan dengan konsep *pedestrian-friendly* berdasarkan pedoman *Hawaii Pedestrian Toolbox*.

3. Tahap *appraisal*: merupakan suatu tahap dimana semua informasi dikumpulkan untuk melakukan evaluasi. Pada tahap ini, akan menghasilkan kriteria penataan yang berasal dari akumulasi berbagai macam informasi/ evaluasi/ analisis.
4. Tahap *decision*: merupakan penetapan keputusan yang didasarkan pada akumulasi dari semua proses yang telah dilakukan secara berulang untuk menghasilkan arahan dan konsep penataan.



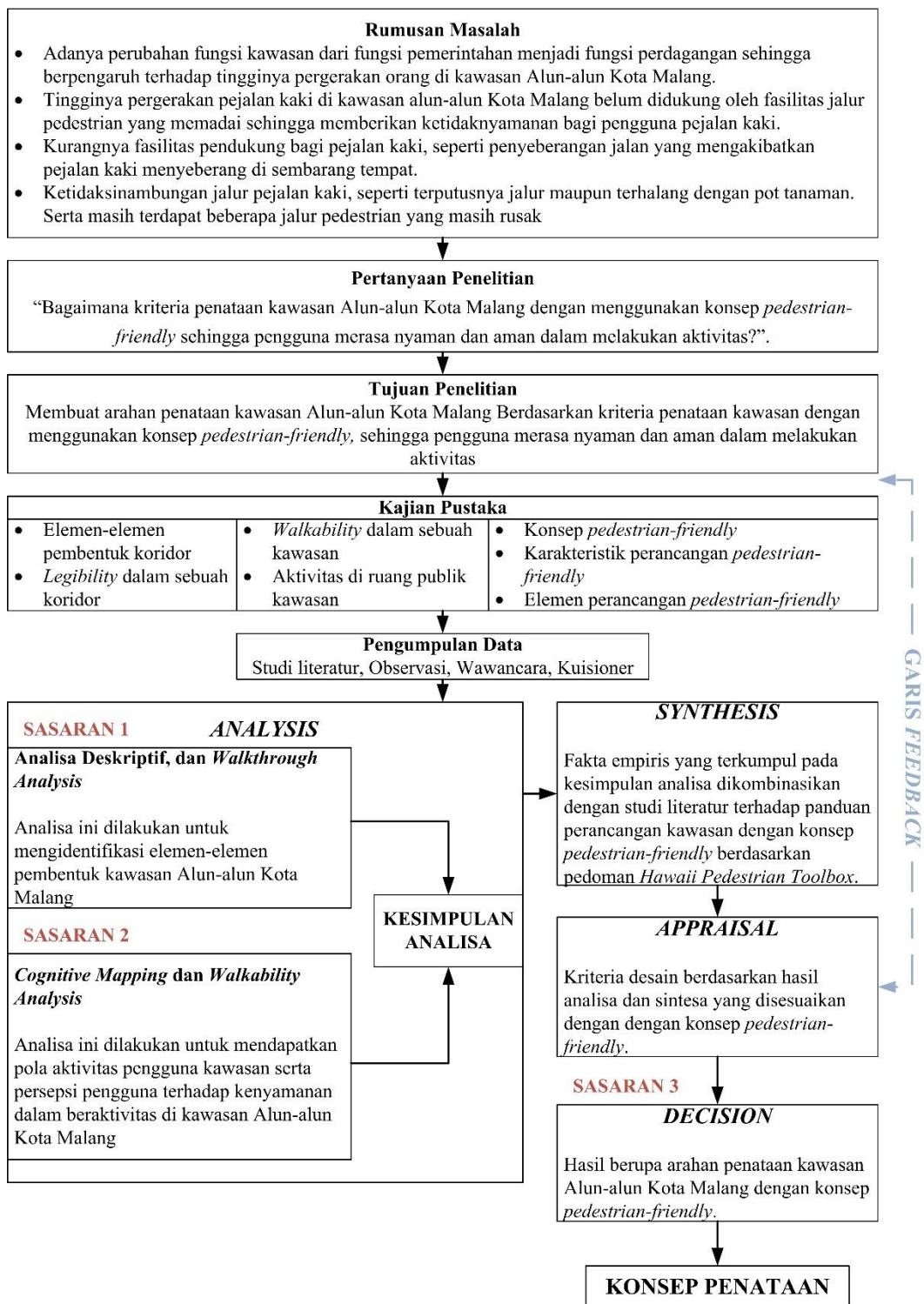
Keterangan :

■ Tahapan perancangan dalam penelitian skala *urban design*

Gambar 3. 1 *Urban Design Method and Process*. (Sumber: Moughtin, 1999)

Menurut Moughtin, analisa akan menghasilkan sintesa-sintesa yang kemudian menjadi *appraisal*. Hasil *appraisal* ini yang kemudian dikembangkan menjadi sebuah *decision*. New Zealand Urban Design Protocol (2006) juga memaparkan alat perencanaan dan desain sangat membantu implementasi proyek *urban design*. Beberapa strategi desain yang komprehensif mencakup berbagai aspek.

Tahap *analysis* dan *synthesis* umumnya merupakan bagian dari penelitian atau kajian yang akan dilakukan. Sedangkan tahap *appraisal* dan *decision* merupakan bagian dari penataan atau perancangan, yaitu untuk merumuskan arahan penataan kawasan Alun-alun Kota Malang. Secara garis besar, metode perancangan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 3.2 dan dijelaskan lebih lanjut dalam Tabel 3.3 berikut ini.



Gambar 3. 2 Alur Metode Perancangan dalam Penelitian. (Sumber: Peneliti, 2018)

Tabel 3.3 Metodologi Penelitian

No	Sasaran	Data yang Diperlukan	Pengumpulan Data	Penyajian Data	Teknik Analisa	Hasil yang Didapatkan
1.	Mengidentifikasi perkembangan kawasan serta elemen-elemen pembentuk koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang	Elemen-elemen pembentuk koridor yang meliputi: a. Guna lahan b. Sirkulasi dan parkir c. Jalur pedestrian	a. Observasi lapangan b. Dokumentasi foto dan gambar dengan teknik <i>single directional view</i> dan <i>linear side view</i>	a. Peta wilayah penelitian yang disertai gambar dan foto hasil observasi lapangan. b. Deskripsi hasil observasi lapangan dan pembacaan kesimpulan hasil analisa	Analisa deskriptif	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifikasi elemen-elemen pembentuk koridor kawasan Alun-alun Kota Malang</li> <li>- Visual kawasan Alun-alun Kota Malang dalam menciptakan <i>legibility</i></li> </ul>
		<i>Legibility</i> dalam koridor: a. <i>Public and private space</i> b. <i>Landmark and environmental features</i>	a. Observasi lapangan b. Dokumentasi foto dan gambar dengan teknik <i>serial view</i>	a. Peta wilayah penelitian yang disertai gambar dan foto hasil observasi lapangan. b. Deskripsi hasil observasi lapangan dan pembacaan kesimpulan hasil analisa	<i>Walkthrough analysis</i>	
2.	Mengidentifikasi pola aktivitas pengguna dan persepsi pengguna terhadap kenyamanan koridor dalam melakukan	Aktivitas pengguna di kawasan yang meliputi: a. Aktivitas primer b. Aktivitas optional c. Aktivitas sosial	a. Observasi lapangan ( <i>static snapshots</i> dan <i>snail trails</i> ) b. Dokumentasi foto dan gambar	Peta aktivitas pengguna di kawasan disertai dengan gambar dan foto hasil observasi lapangan	<i>Cognitive mapping</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pola aktivitas pengguna di kawasan Alun-alun Kota Malang</li> <li>- Persepsi pengguna terhadap</li> </ul>



No	Sasaran	Data yang Diperlukan	Pengumpulan Data	Penyajian Data	Teknik Analisa	Hasil yang Didapatkan
	aktivitas di kawasan Alun-alun Kota Malang	Persepsi pengguna terhadap kenyamanan koridor: a. <i>Connectivity</i> (keterhubungan) b. <i>Comfortability</i> (kenyamanan) c. <i>Convenient</i> (kemudahan) d. <i>Conviviality</i> (keramahan) e. <i>Conspicuous</i> (kejelasan)	a. Dokumentasi foto dan gambar b. Wawancara dengan responden ( <i>walking interview</i> )	Merangkum hasil wawancara dalam bentuk tabel disertai dengan gambar dan foto yang mendukung dan dikombinasikan dengan hasil amatan peneliti	<i>Walkability analysis</i>	kenyamanan beraktivitas di koridor kawasan Alun-alun Kota Malang
3.	Merumuskan arahan penataan kawasan Alun-alun Kota Malang yang nyaman dan aman dengan menerapkan konsep <i>pedestrian-friendly</i> .	a. Hasil analisis sasaran 1 dan 2 yang telah dilakukan sebelumnya b. Pedoman perancangan kawasan dengan konsep <i>pedestrian-friendly</i>	a. Fakta empiris yang terkumpul pada kesimpulan analisis sebelumnya b. Studi literature pedoman <i>Hawaii Pedestrian Toolbox</i>	Arahan dan konsep penataan kawasan	<i>Urban design process</i>	Arahan penataan kawasan Alun-alun Kota Malang yang nyaman dan aman dengan menerapkan konsep <i>pedestrian-friendly</i> .

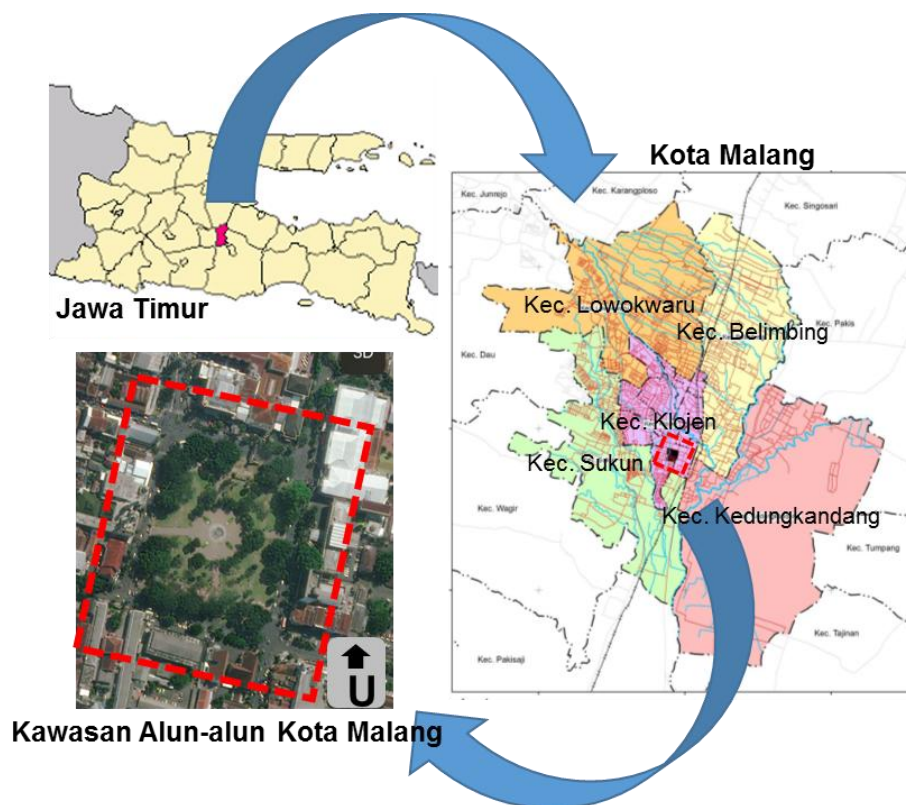
Sumber : Peneliti, 2018

## BAB 4

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Gambaran Umum Kawasan Alun-alun Kota Malang

Alun-alun Kota Malang atau yang biasa dikenal dengan Alun-alun Merdeka merupakan salah satu ruang terbuka hijau di Kota Malang yang terletak di Kecamatan Klojen. Kecamatan Klojen merupakan pusat kegiatan di Kota Malang yang memiliki luas wilayah 8,83 km<sup>2</sup> dengan tingkat kepadatan penduduk tertinggi 15.322 jiwa/km<sup>2</sup> (BPS Kota Malang, 2017).

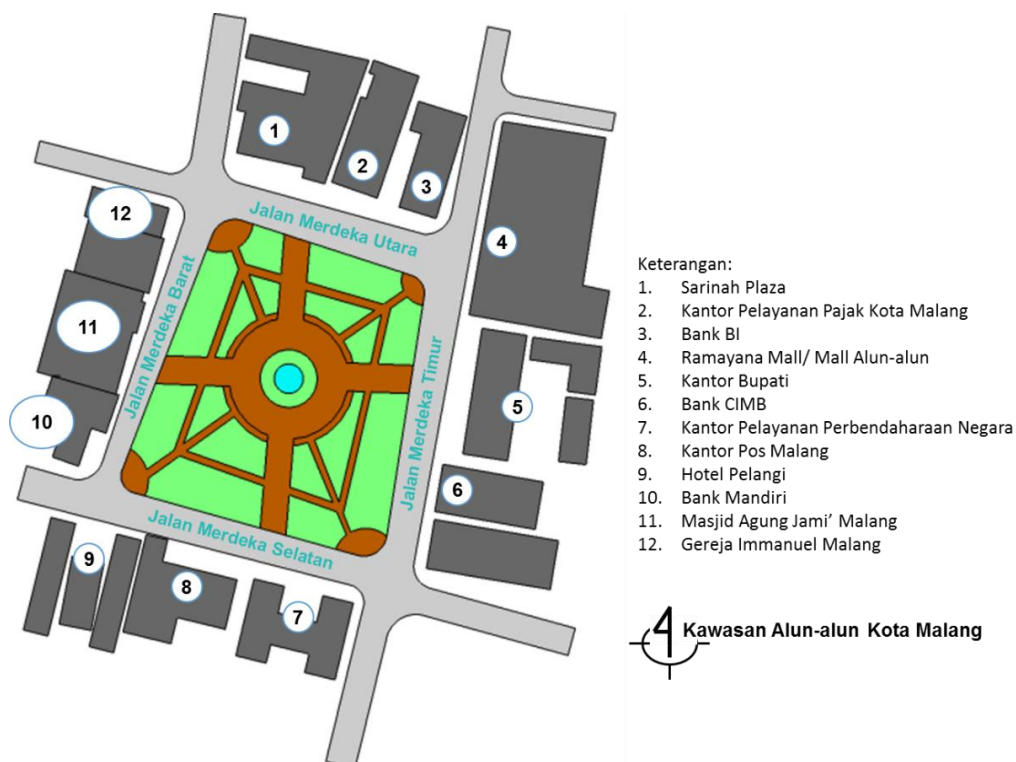


Gambar 4. 1 Lokasi Kawasan Alun-alun Kota Malang dalam Struktur Kota. (Sumber: Peneliti, 2018)

Dalam penelitian ini, obyek yang menjadi fokus penelitian adalah koridor-koridor jalan yang ada di kawasan Alun-alun Kota Malang. Koridor-koridor tersebut adalah koridor yang mengelilingi alun-alun itu sendiri yang terdiri dari

koridor Jalan Merdeka Utara, koridor Jalan Merdeka Barat, koridor Jalan Merdeka Timur dan koridor Jalan Merdeka Selatan.

Pada kawasan Alun-alun Kota Malang terdapat beberapa bangunan komersial dan perkantoran yang mengelilingi kawasan. Pada koridor Jalan Merdeka Utara atau pada sisi utara kawasan terdapat bangunan komersial berupa Sarinah Plaza. Selain itu, juga terdapat bangunan perkantoran pajak dan Bank Indonesia. Pada sisi timur kawasan alun-alun, tepatnya di koridor Jalan Merdeka Timur, terdapat Kantor Bupati dan Bank CIMB. Selain itu, juga terdapat bangunan komersial yaitu Ramayana Mall/ Mall Alun-alun yang dulunya merupakan bekas bangunan penjara. Kemudian pada koridor Jalan Merdeka Selatan atau pada sisi selatan kawasan alun-alun, terdapat bangunan perkantoran (Kantor Pos) dan Hotel Pelangi. Sedangkan pada sisi barat kawasan, tepatnya di koridor Jalan Merdeka Barat, terdapat bangunan peribadatan berupa Masjid Agung Jami' Malang dan Gereja Immanuel, serta Bank Mandiri. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.2.



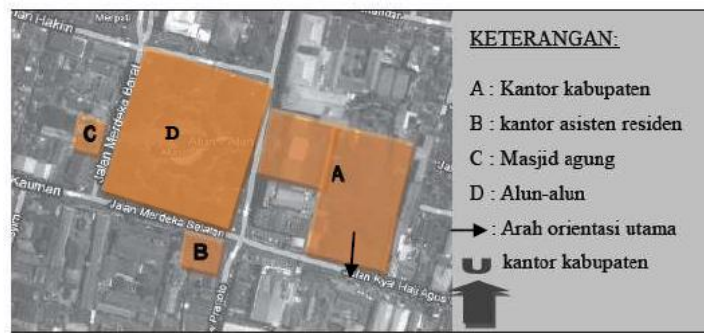
Gambar 4. 2 Persebaran Fasilitas di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Sejak tahun 1767 sampai dengan awal tahun 1870, Kota Malang merupakan sebuah kabupaten kecil yang berpusat di Alun-alun Merdeka. Dari catatan sejarah, keberadaan Kantor Asisten Residen telah ada sebelum alun-alun dibangun pada tahun 1882. Sementara kantor bupati (pendopo) dibangun tahun 1839 pada saat pemerintahan Bupati ketiga (Cahyono, 2007). Kemudian bangunan Masjid Agung Jami' dibangun pada tahun 1875. Berdasarkan tahun-tahun berdirinya bangunan tersebut, maka secara kronologis dapat disimpulkan bangunan penting yang pertama kali ada adalah kantor bupati, kemudian kantor asisten residen, Masjid Jami', dan alun-alun.



Gambar 4. 3 Kantor Asisten Residen Malang sekitar Tahun 1900an. (Sumber: Handinoto, 1996)

Berdasarkan kronologis berdirinya bangunan-bangunan penting di kawasan alun-alun ini, terlihat bahwa pembentukan alun-alun Kota Malang tampaknya tidak mengandung pemaknaan atas konsep filosofis alun-alun seperti pada abad ke-17 sampai ke-18 dengan contoh Alun-alun Yogyakarta atau Solo (Rahajeng, 2009). Secara garis besar Alun-alun Kota Malang mirip dengan tipologi alun-alun kota dan kabupaten di Jawa, namun pada Alun-alun Kota Malang memiliki sedikit perbedaan dengan alun-alun kota tradisional Jawa pada umumnya. Perbedaan tersebut nampak pada karakter spasial bangunan di sekitar alun-alun. Jika pada tipologi alun-alun Jawa kantor bupati berada pada sebelah selatan alun-alun, yang terjadi pada alun-alun Malang justru kantor bupati yang berada di sebelah timur alun-alun dan kantor asisten residen pada sebelah selatannya. Selain itu, pendopo kantor bupati tidak berorientasi ke alun-alun melainkan ke Jalan K.H Agus Salim di sebelah selatannya sehingga tidak ada kesan bahwa alun-alun merupakan 'halaman' bagi kantor bupati. Perbedaan karakter spasial ini membuat alun-alun Malang dipercaya dirancang khusus untuk kepentingan pemerintah Belanda (Basundoro, 2009).



Gambar 4. 4 Tipologi Kawasan Alun-alun Kota Malang yang Berbeda dengan Tipologi Alun-alun di Jawa pada Umumnya. (Sumber: Anindya, 2013)

Melihat temuan-temuan ini, dapat diambil kesimpulan awal bahwa struktur ruang kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki bentuk struktur yang sama dengan kota-kota tradisional Jawa pada umumnya seperti, Solo maupun Yogyakarta. Alun-alun menjadi pusat dari Kota Malang yang ditandai dengan bangunan-bangunan kantor asisten residen, kantor bupati dan Masjid Jami’.

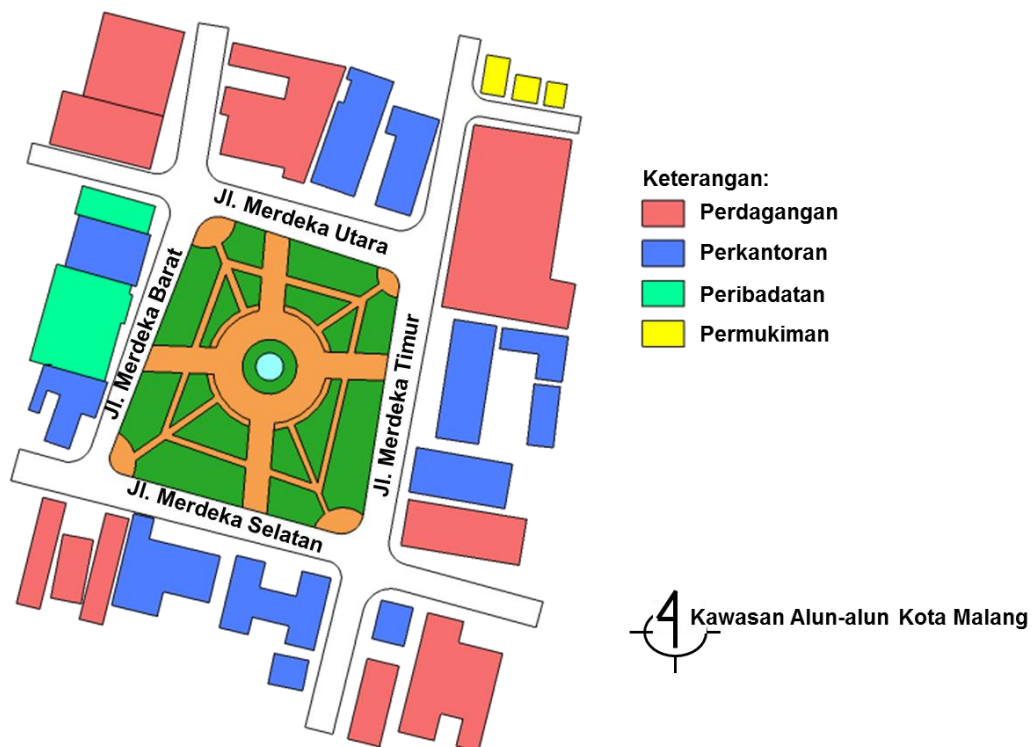
#### 4.2 Aspek Fisik Kawasan Alun-alun Kota Malang

Pokok bahasan aspek fisik kawasan Alun-alun Kota Malang dilakukan terhadap dua aspek amatan, yaitu **elemen pembentuk koridor** dan **legibility dalam koridor**. Aspek amatan terhadap elemen pembentuk koridor menjadi bahasan yang menekankan pada penggunaan ruang kota yang terdiri dari **guna lahan, sirkulasi dan parkir**, dan **jalur pedestrian**. Pembahasan elemen ini kemudian juga dihubungkan dengan standar fisik kawasan kota yang sesuai untuk mendukung konsep *pedestrian-friendly* dalam kawasan. Sedangkan aspek amatan *legibility* koridor menekankan pada kualitas visual ruang yang dibentuk oleh sebuah koridor sehingga memberi kesan terhadap orang yang melintas. Pembahasan aspek amatan ini terdiri dari *public and private space* dan *landmark and environmental features*.

#### 4.2.1 Elemen Pembentuk Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

##### 1. Guna Lahan Kawasan Alun-alun Kota Malang

Penggunaan lahan utama di kawasan Alun-alun Kota Malang lebih didominasi oleh fasilitas perdagangan (lihat Gambar 4.5). Hal ini disebabkan kawasan alun-alun yang merupakan pusat dari Kota Malang itu sendiri. Beberapa fasilitas perkantoran juga mengisi lahan-lahan di kawasan alun-alun, salah satunya adalah Kantor Bupati yang fungsi bangunannya tidak berubah sejak jaman kolonial Belanda. Kemudian juga terdapat fasilitas peribadatan, seperti masjid dan gereja, yang berada di sisi barat kawasan alun-alun.



Gambar 4. 5 Guna Lahan pada Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

##### 1) Koridor Jalan Merdeka Utara

Pada sisi utara kawasan alun-alun, tepatnya di koridor Jalan Merdeka Utara, terdapat bangunan perdagangan yaitu Sarinah Plaza, dan bangunan perkantoran yaitu Kantor Pelayanan Pajak Pratama Kota Malang, dan Bank Indonesia. Adanya bangunan-bangunan ini berdampak pada pergerakan orang maupun kendaraan pada koridor Jalan Merdeka Utara. Seperti pergerakan orang yang menuju ke Sarinah



Plaza, kemudian terdapat pula akses masuk kendaraan yang sering kali bersinggungan dengan orang berjalan. Begitu pula pada bangunan perkantoran yang pada hari kerja terdapat parkir *on-street* kendaraan, sehingga berdampak pada penyempitan ruang jalan. Hal-hal demikian memerlukan adanya penataan yang memberikan kemudahan baik bagi pejalan kaki maupun kendaraan yang melintas. Selain itu, perlu adanya penyeberangan yang aman bagi pejalan kaki mengingat pada saat jam umat Islam beribadah, orang-orang dari bangunan perdagangan dan perkantoran di koridor ini akan melintas dan menyeberang menuju Alun-alun Kota Malang untuk beribadah pada masjid yang terdapat pada koridor lain di dalam kawasan ini.



Gambar 4. 6 Bangunan-bangunan pada Koridor Jalan Merdeka Utara. (Sumber: Peneliti, 2018)

## 2) Koridor Jalan Merdeka Timur

Pada sisi timur kawasan alun-alun, tepatnya di koridor Jalan Merdeka Timur terdapat bangunan perdagangan yaitu Ramayana Mall/Mall Alun-alun serta gedung pertokoan, kemudian bangunan pemerintahan yaitu Kantor Bupati Malang serta bangunan perkantoran yaitu Bank CIMB. Koridor ini memiliki pergerakan baik pejalan kaki maupun kendaraan yang cukup ramai bila dibandingkan dengan koridor lain di kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini disebabkan koridor ini terhubung dengan kawasan lain seperti kawasan Pasar Besar di selatan kawasan Alun-alun Kota Malang, sehingga banyak orang yang berjalan menyusuri koridor ini. Kondisi ini tentu membutuhkan ruang berjalan yang cukup lebar serta nyaman untuk dilalui orang. Selain itu, perlu adanya penyeberangan yang aman bagi pejalan kaki mengingat pada saat jam umat Islam beribadah, orang-orang dari bangunan perdagangan dan perkantoran di koridor ini akan melintas dan menyeberang

menuju Alun-alun Kota Malang untuk beribadah pada masjid yang terdapat pada koridor lain di dalam kawasan ini.



Gambar 4. 7 Bangunan-bangunan pada Koridor Jalan Merdeka Timur. (Sumber: Peneliti, 2018)

### 3) Koridor Jalan Merdeka Selatan

Pada sisi selatan kawasan alun-alun, tepatnya di koridor Jalan Merdeka Selatan terdapat bangunan perkantoran yaitu Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara serta Kantor Pos. Selain itu, juga terdapat bangunan hotel yaitu Hotel Pelangi. Koridor ini juga memiliki pergerakan pejalan yang cukup ramai, terutama pada jam-jam umat Islam beribadah. Sehingga membutuhkan ruang berjalan yang cukup lebar serta nyaman untuk dilalui orang. Kemudian juga terdapat parkir kendaraan sepeda motor bagi pengunjung Alun-alun Kota Malang di koridor Jalan Merdeka Selatan. Kondisi ini tentu menuntut adanya fasilitas penyeberangan dari alun-alun menuju area parkir kendaraan agar pengunjung dapat menyeberang dengan nyaman dan aman.



Gambar 4. 8 Bangunan-bangunan pada Koridor Jalan Merdeka Selatan. (Sumber: Peneliti, 2018)

### 4) Koridor Jalan Merdeka Barat

Pada sisi barat kawasan alun-alun, tepatnya di koridor Jalan Merdeka Barat, terdapat bangunan masjid yang menjadi ciri dari alun-alun tradisional di Indonesia. Selain bangunan masjid, pada koridor ini juga terdapat bangunan peribadatan lain yaitu Gereja Immanuel Malang yang memberikan keunikan tersendiri bagi kawasan Alun-alun Kota Malang karena memiliki dua jenis bangunan peribadatan di dalam



kawasannya. Bangunan peribadatan ini yang menjadi tarikan pergerakan bagi pejalan kaki maupun pejalan kaki untuk berjalan menuju koridor ini, terutama ketika memasuki waktu beribadah umat Islam. Hal ini membutuhkan keterhubungan akses yang baik di dalam kawasan Alun-alun Kota Malang untuk memfasilitasi pergerakan orang.



Gambar 4. 9 Bangunan-bangunan pada Koridor Jalan Merdeka Barat. (Sumber: Peneliti, 2018)

## 2. Sirkulasi dan Parkir

Pembahasan sirkulasi dan parkir terbagi dalam beberapa sub-pembahasan, diantaranya adalah akses masuk menuju bangunan, serta lokasi parkir. Berikut ini merupakan hasil observasi sirkulasi dan parkir di kawasan Alun-alun Kota Malang.

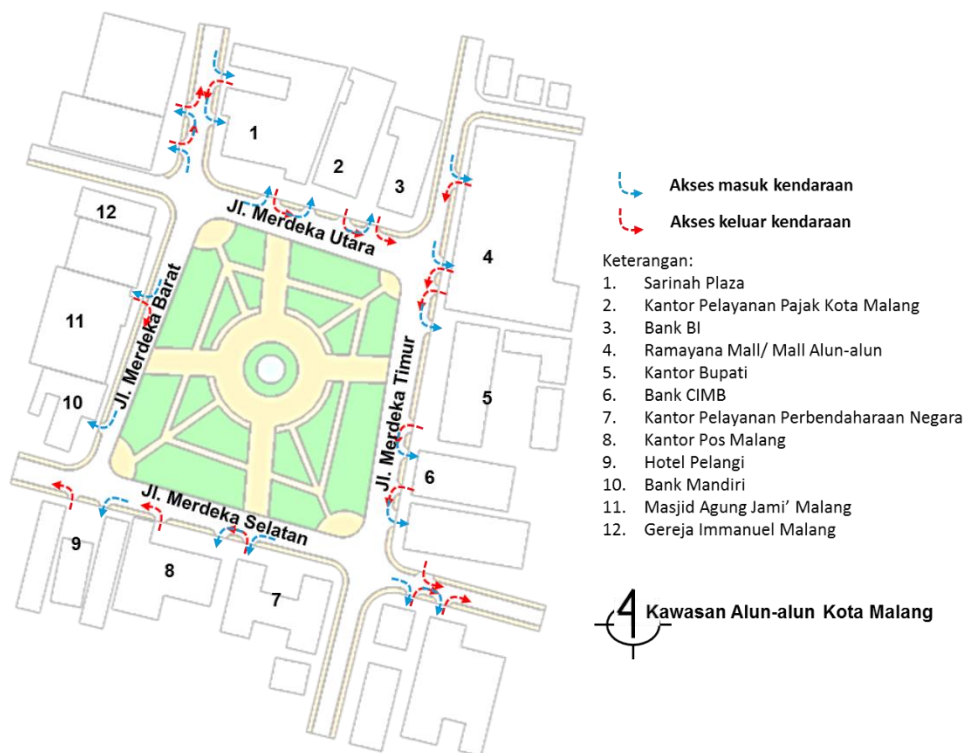
### 1) Akses Masuk Menuju Bangunan

Akses masuk bangunan ditujukan tidak hanya untuk kendaraan, tetapi juga bagi pejalan kaki untuk masuk ke dalam bangunan. Penempatan akses masuk bangunan perlu diatur sedemikian rupa agar mengurangi terjadinya konflik antara kendaraan yang hendak masuk ke dalam bangunan dengan pejalan kaki yang melintas di kawasan. Selain itu, pengaturan akses masuk bangunan bertujuan untuk menciptakan jalur pedestrian yang berkesinambungan tanpa banyak terputus oleh akses masuk menuju bangunan. Sehingga pejalan kaki dapat berjalan dengan nyaman tanpa adanya gangguan di kawasan.

Dari observasi yang dilakukan di kawasan Alun-alun Kota Malang, akses masuk kendaraan menuju bangunan hampir ditemukan di semua bangunan yang ada dalam kawasan alun-alun. Hanya bangunan-bangunan peribadatan seperti, Masjid Jami' Kota Malang dan Gereja Immanuel yang memiliki akses masuk untuk pejalan kaki.



Gambar 4. 10 Salah Satu Contoh Akses Masuk Kendaraan Menuju Bangunan Kantor Bupati dan Bank CIMB yang Berdampak Terputusnya Jalur Pedestrian. (Sumber: Peneliti, 2018)



Gambar 4. 11 Akses Masuk Kendaraan Menuju Bangunan di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Pada Gambar 4.11 terlihat bahwa bangunan-bangunan di kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki akses masuk kendaraan masing-masing. Kondisi ini memberikan dampak terhadap kondisi jalur pedestrian di kawasan yang banyak terputus oleh akses kendaraan tersebut, sehingga pola berjalan pejalan kaki cenderung lebih banyak naik-turun. Pola yang demikian tentu mengurangi kenyamanan berjalan di kawasan alun-alun bagi pejalan kaki. Tidak jarang

ditemukan pejalan kaki yang lebih memilih untuk berjalan di tepi jalan yang kondisinya rata tanpa memberikan pola naik-turun dalam berjalan. Namun hal demikian justru membahayakan pejalan kaki itu sendiri bila melihat sirkulasi kendaraan yang cukup ramai di kawasan Alun-alun Kota Malang, sehingga berpotensi terjadi konflik dengan kendaraan yang melintas di kawasan.



Gambar 4. 12 Ketidaksinambungan Jalur Pejalan Kaki Membuat Pejalan Kaki Lebih Memilih untuk Berjalan di Tepi Jalan. (Sumber: Peneliti, 2018)

## 2) Parkir

Sebagai pusat perdagangan, kawasan Alun-alun Kota Malang tentunya memiliki elemen penunjang untuk mendukung fungsi kawasan. Salah satu elemen penunjang adalah parkir. Beberapa bangunan di kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki halaman yang bisa dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan. Untuk bangunan mall, seperti Sarinah Plaza dan Ramayana Mall memiliki tempat parkir di dalam bangunan. Sedangkan untuk bangunan-bangunan yang tidak memiliki halaman, memanfaatkan tepi jalan sebagai parkir *on-street*. Selain itu, parkir *on-street* ini juga dimanfaatkan pengguna yang mengunjungi Alun-alun Kota Malang. Kondisi alun-alun yang tidak menyediakan tempat parkir kendaraan sehingga memanfaatkan tepi jalan di sekitar kawasan alun-alun sebagai tempat parkir kendaraan.

Lokasi parkir di kawasan Alun-alun Kota Malang lebih banyak ditemukan di Jl. Merdeka Barat dan Jl. Merdeka Selatan (lihat Gambar 4.13). Kedua jalan ini secara sirkulasi kendaraan memang cenderung sepi dan jarang dilalui kendaraan, terutama pada Jl. Merdeka Selatan. Sehingga secara khusus tepi kedua jalan ini diperuntukkan sebagai lokasi parkir. Lokasi parkir di Jl. Merdeka Selatan didominasi oleh kendaraan roda dua yang hendak mengunjungi Alun-alun Kota

Malang. Sedangkan lokasi parkir di Jl. Merdeka Barat terdapat di dua sisi jalan yang digunakan sebagai parkir kendaraan roda dua dan roda empat. Lokasi parkir ini selain ditujukan untuk pengguna yang hendak mengunjungi Alun-alun Kota Malang, juga untuk pengguna yang hendak melakukan ibadah di masjid maupun gereja yang berada di sebelah barat kawasan.



Gambar 4. 13 Parkir Kendaraan di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)



Gambar 4. 14 Lokasi Parkir Kendaraan di Jl. Merdeka Selatan (a) dan Jl. Merdeka Barat (b). (Sumber: Peneliti, 2018)

Sementara pada Jl. Merdeka Utara juga terdapat parkir *on-street* tepatnya di depan bangunan KPP Pratama Malang dan Bank Indonesia. Keberadaan parkir di

lokasi ini hanya ditemukan pada hari kerja dan memang terdapat larangan untuk memarkirkan kendaraan di jalan ini. Sedangkan pada Jl. Merdeka Timur tidak terdapat parkir *on-street*.



Gambar 4. 15 Lokasi Parkir Kendaraan di Jl. Merdeka Utara. (Sumber: Peneliti, 2018)

Apabila dilihat dari tata cara parkir kendaraan, baik pada Jl. Merdeka Selatan dan Jl. Merdeka Barat memiliki cara yang sama. Untuk kendaraan roda dua atau sepeda motor adalah tegak lurus terhadap jalan dan kendaraan roda empat atau mobil membentuk sudut  $60^0$  terhadap jalan. Sedangkan tata cara parkir di Jl. Merdeka Utara adalah parkir paralel sejajar dengan jalan.

Keberadaan lokasi parkir di kawasan Alun-alun Kota Malang merupakan elemen penunjang untuk berbagai aktivitas guna lahan disekitarnya. Namun, perlu adanya upaya penataan dari segi penempatan lokasi maupun cara parkir *on-street* agar tidak menghambat sirkulasi kendaraan yang melintas di kawasan. Selain itu juga untuk memudahkan pengguna dalam mencapai tempat tujuan dari lokasi parkir, sehingga menjadikan kawasan lebih ramah bagi penggunanya.

### 3. Jalur Pedestrian

Pembahasan jalur pedestrian terbagi dalam beberapa sub-pembahasan, diantaranya adalah kondisi jalur, akses penyeberangan, serta *street furniture*. Berikut ini merupakan hasil observasi jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang.

#### 1) Kondisi Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian yang baik adalah jalur yang lebar dan berkesinambungan tanpa terputus di tengah-tengah. Dengan demikian maka dapat menciptakan rasa nyaman dalam berjalan di jalur pedestrian. Berdasarkan pembahasan sebelumnya,



kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki akses masuk kendaraan menuju bangunan yang cukup banyak sehingga mempengaruhi kesinambungan dari jalur pedestrian. Dengan dimensi jalur pedestrian yang cukup lebar, sekitar 1,5 - 2 meter dengan ketinggian 20 - 30 cm, seharusnya jalur pedestrian di kawasan ini bisa dikatakan nyaman, tetapi adanya jalur yang terputus akibat akses masuk kendaraan menuju bangunan membuat pola berjalan menjadi naik-turun. Selain itu, ketidaknyamanan berjalan di jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang juga disebabkan adanya beberapa jalur yang rusak. Salah satu penyebab dari rusaknya jalur pedestrian di kawasan ini adalah akar pohon di sepanjang jalur yang keluar dari dalam tanah yang menyebabkan lantai jalur pedestrian menjadi rusak.



Gambar 4. 16 Kondisi Jalur Pedestrian di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Dengan kondisi jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang yang demikian, tentunya memberikan pengalaman berjalan yang kurang nyaman. Sehingga beberapa pejalan kaki lebih memilih berjalan di tepi jalan untuk menghindari berjalan naik-turun dan mendapat gangguan dari jalur pedestrian yang rusak. Hal ini menunjukkan bahwa jalur pedestrian di kawasan ini belum ramah terhadap pejalan kaki.

## 2) Akses Penyeberangan

Akses penyeberangan menjadi salah satu fasilitas bagi pejalan kaki untuk menyeberang jalan ketika hendak berpindah dari satu tempat ke tempat lain di seberang jalan atau berpindah dari jalur pedestrian ke jalur pedestrian lain. Akses penyeberangan ini terbagi menjadi dua, yaitu penyeberangan formal dan penyeberangan informal. Penyeberangan formal ditujukan untuk akses penyeberangan jalan yang dengan sengaja disediakan melalui *zebra-cross* maupun

jembatan penyeberangan. Sedangkan penyeberangan informal ditujukan untuk akses penyeberangan jalan yang tidak disediakan sebagai fasilitas menyeberang namun dipilih sebagai akses menyeberang jalan. Akses penyeberangan jalan di kawasan Alun-alun Kota Malang dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4. 17 Akses Penyeberangan Formal dan Informal di Kawasan Alun-alun Kota Malang.  
(Sumber: Peneliti, 2018)

Kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki 4 penyeberangan formal, dengan rincian 3 penyeberangan *zebra-cross*, serta 1 jembatan penyeberangan yang berada di Jl. Merdeka Utara. Kondisi *zebra-cross* di kawasan ini dalam kondisi baik dengan garis-garis penyeberangan terlihat jelas, kecuali *zebra-cross* di Jl. Merdeka Utara, garis-garis penyeberangan nampak mulai memudar. Sedangkan kondisi jembatan penyeberangan terlihat kurang terawat dengan coretan pada dinding jembatan serta tidak adanya atap sebagai perlindungan cuaca.



Gambar 4. 18 Kondisi Penyeberangan Formal di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Selain penyeberangan formal, di kawasan Alun-alun Kota Malang juga terdapat penyeberangan informal yang bukan ditujukan sebagai fasilitas menyeberang namun lebih dipilih oleh pejalan kaki untuk menyeberang jalan. Penyeberangan informal yang tersebar di kawasan ini sebagian besar berada di depan bangunan yang terhubung langsung dengan akses masuk ke Alun-alun Kota Malang.



Gambar 4. 19 Penyeberangan Informal di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

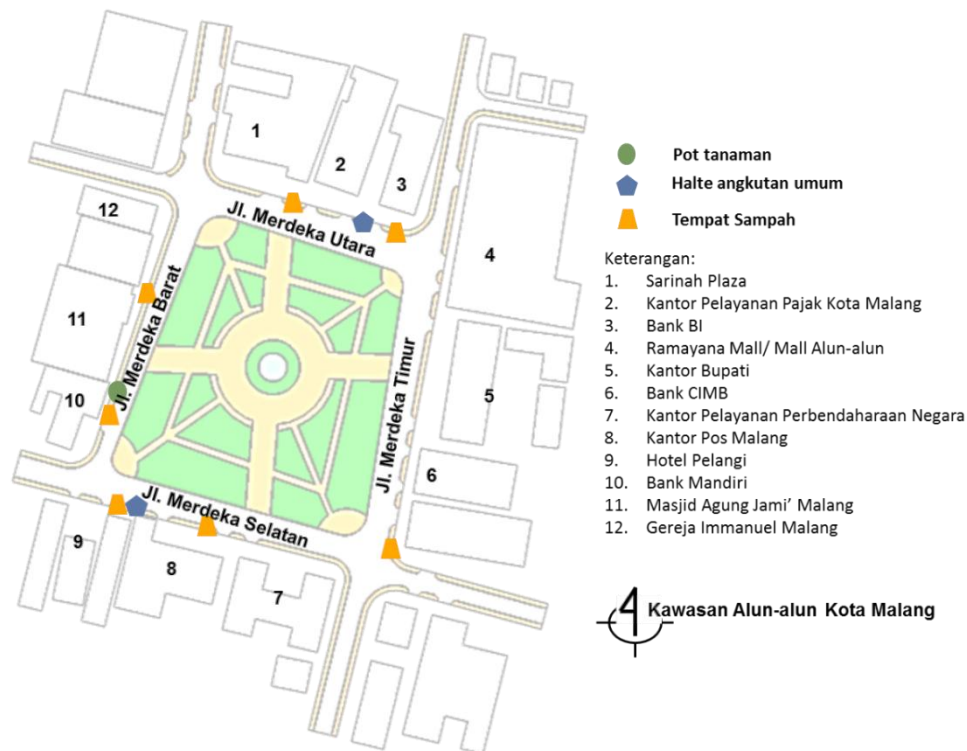
Adanya penyeberangan informal di Kawasan Alun-alun Kota Malang menunjukkan peran alun-alun sebagai ruang transisi dari fungsi bangunan satu ke bangunan lain belum cukup terhubung dengan fasilitas penyeberangan yang memadai. Di sisi selatan kawasan alun-alun, tepatnya di Jl. Merdeka Selatan, bahkan tidak dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan. Padahal pada sisi tersebut terdapat fasilitas penunjang kawasan berupa parkir yang semestinya juga dilengkapi



dengan penyeberangan jalan. Kemudian fasilitas jembatan penyeberangan yang ada di kawasan belum dapat menampung pejalan kaki berkebutuhan khusus. Kondisi-kondisi demikian memerlukan adanya upaya menata fasilitas penyeberangan di kawasan Alun-alun Kota Malang agar lebih ramah terhadap pejalan kaki.

### 3) *Street Furniture*

Elemen *street furniture*, seperti tempat duduk, halte, tempat sampah, serta vegetasi peneduh menjadi fasilitas pelengkap dalam jalur pedestrian. Elemen ini harus dirancang dengan tepat untuk menyediakan ruang yang memadai untuk penempatan *street furniture* dan ruang untuk pejalan kaki berjalan di jalur pedestrian.



Gambar 4. 20 Persebaran Elemen *Street Furniture* di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Pada kawasan Alun-alun Kota Malang, elemen *street furniture* yang ditemukan adalah tempat sampah, halte angkutan umum, serta pot tanaman. Elemen-elemen tersebut tersebar di keempat jalan yang ada di kawasan alun-alun, kecuali untuk Jl. Merdeka Timur. Pada jalan ini, hanya ditemukan satu tempat sampah yang berada di dekat persimpangan sebelah selatan. Kemudian di sepanjang

jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang tidak ditemukan adanya tempat duduk, namun keberadaannya dapat ditemukan di dalam alun-alun itu sendiri. Hal ini memberi kesan bahwa jalur pedestrian di kawasan ini sebagai ruang pergerakan orang dan ketika ingin beristirahat atau bersantai sejenak bisa dilakukan di dalam Alun-alun Kota Malang. Meskipun demikian, ada beberapa pejalan kaki di kawasan yang memanfaatkan halte angkutan umum sebagai tempat duduk dan sisi pagar bangunan untuk sekedar bersandar.

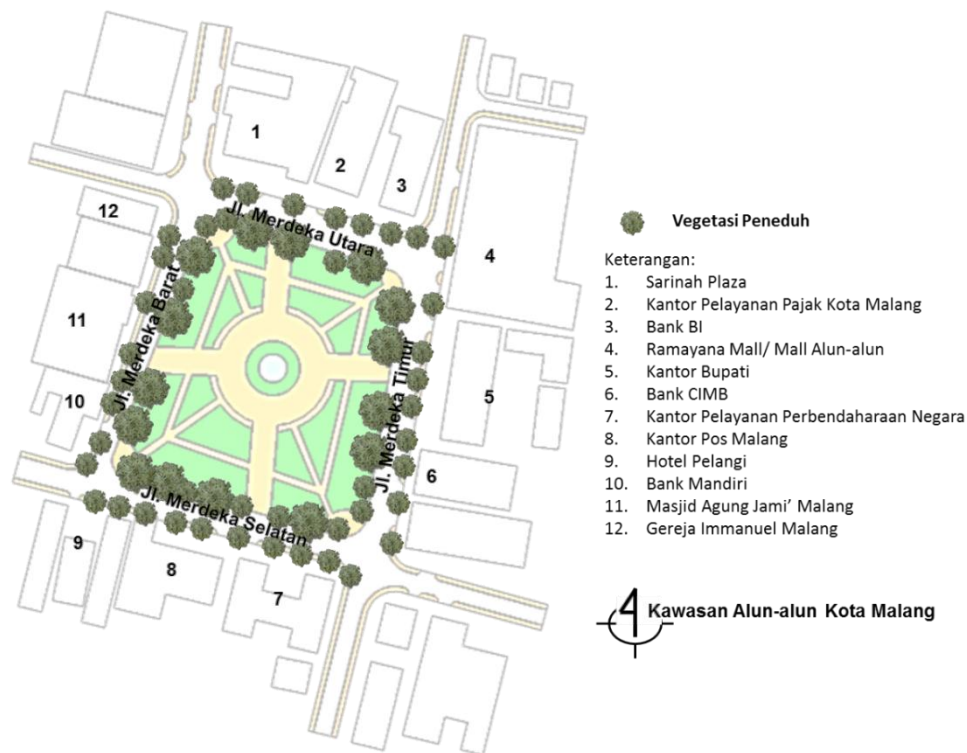


Gambar 4. 21 Halte Angkutan Umum dan Pagar Bangunan Dimanfaatkan sebagai Tempat untuk Beristirahat. (Sumber: Peneliti, 2018)

Kondisi kawasan Alun-alun Kota Malang cukup teduh didukung oleh keberadaan vegetasi pohon yang tinggi di sepanjang jalur pedestrian kawasan dengan tajuk memayung (dadap) dan tajuk oval (tanjung), serta vegetasi pohon beringin di dalam Alun-alun Kota Malang yang memberikan naungan hingga ke jalan. interval atau jarak antar pohon cukup teratur dengan jarak 4-5 meter tiap pohonnya. Keberadaan vegetasi peneduh ini kerap dimanfaatkan sebagai ruang tunggu bagi angkutan umum, becak, maupun kendaraan roda dua yang berhenti sejenak di kawasan Alun-alun Kota Malang.



Gambar 4. 22 Keberadaan Vegetasi Peneduh yang Dimanfaatkan sebagai Ruang Tunggu. (Sumber: Peneliti, 2018)



Gambar 4. 23 Persebaran Vegetasi di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

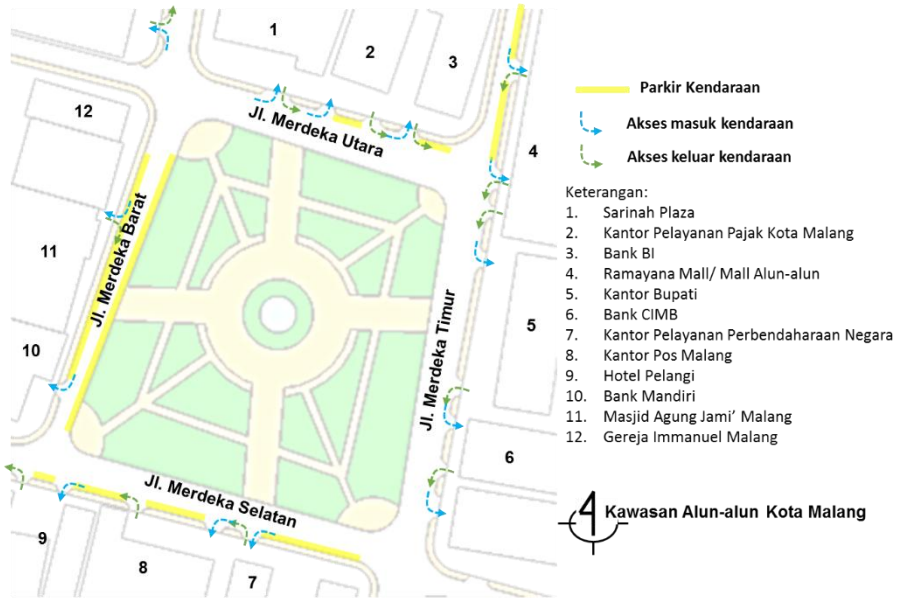
Keteduhan yang diberikan oleh naungan vegetasi memberikan dampak terhadap kenyamanan berjalan maupun beraktivitas di kawasan Alun-alun Kota Malang. Sehingga mempengaruhi keinginan orang untuk berjalan menyusuri koridor-koridor di dalam kawasan ataupun seberapa lama orang ingin beraktivitas lainnya di kawasan ini.

#### 4.2.2 Kesimpulan Analisa Elemen Pembentuk Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

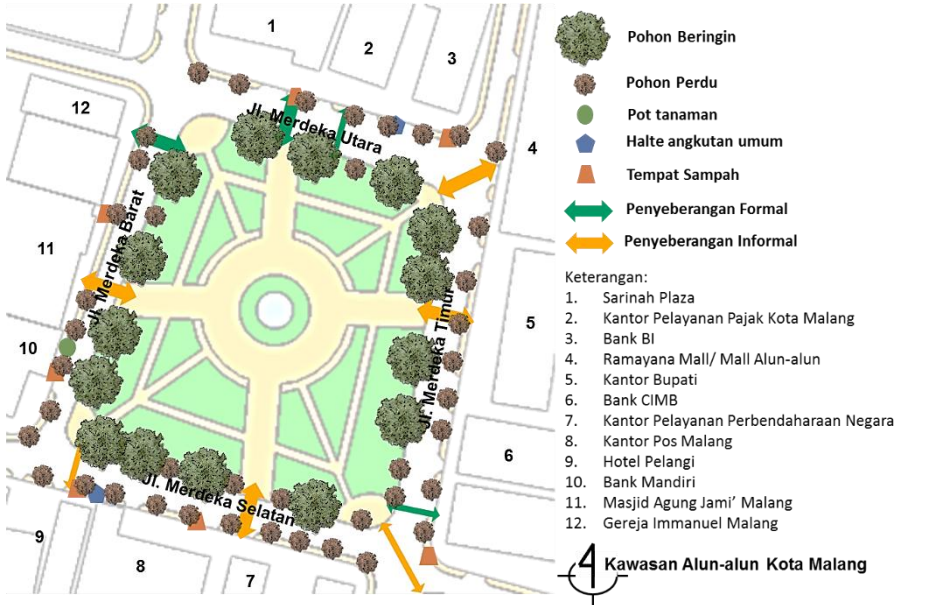
Dari hasil uraian diatas, dapat disimpulkan mengenai kondisi elemen pembentuk koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang sebagai berikut.

Tabel 4.1 Kesimpulan Analisa Elemen Pembentuk Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Elemen Pembentuk Koridor	Hasil Temuan di Lapangan	Analisa
Guna lahan	 <p>Nama Bangunan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sarinah Plaza</li> <li>2. Kantor Pelayanan Pajak Kota Malang</li> <li>3. Bank BI</li> <li>4. Ramayana Mall/ Mall Alun-alun</li> <li>5. Kantor Bupati</li> <li>6. Bank CIMB</li> <li>7. Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara</li> <li>8. Kantor Pos Malang</li> <li>9. Hotel Pelangi</li> <li>10. Bank Mandiri</li> <li>11. Masjid Agung Jami' Malang</li> <li>12. Gereja Immanuel Malang</li> </ol> <p>4 Kawasan Alun-alun Kota Malang</p> <p>Penggunaan lahan pada kawasan Alun-alun Kota Malang didominasi oleh bangunan perdagangan dan perkantoran. Terdapat pula bangunan peribadatan (masjid dan gereja) pada kawasan ini yang menjadi ciri dari kawasan alun-alun pada kota-kota di Indonesia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Masing-masing koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki tarikan pergerakan yang berbeda berdasarkan guna lahan di sekitarnya: (1) Jl. Merdeka Utara dan Jl. Merdeka Timur menjadi pergerakan orang untuk tujuan berbelanja. (2) Jl. Merdeka Selatan menjadi pergerakan orang untuk menuju Alun-alun Kota Malang dan bangunan perkantoran. (3) Jl. Merdeka Barat menjadi pergerakan orang untuk melakukan ibadah.</li> <li>• Tarikan pergerakan orang yang berbeda pada masing-masing koridor, menghasilkan 3 jenis koridor di kawasan ini, yaitu: (1) koridor perdagangan, Jl. Merdeka Utara dan Jl. Merdeka Timur. (2) koridor peribadatan, Jl. Merdeka Barat. (3) koridor perkantoran, Jl. Merdeka Selatan.</li> <li>• Diperlukan keterhubungan akses pergerakan pejalan kaki yang baik, serta ruang berjalan yang lebar dan ramah untuk dilalui oleh pejalan kaki dalam mencapai tempat tujuan berdasarkan pergerakan yang terjadi.</li> </ul>

Elemen Pembentuk Koridor	Hasil Temuan di Lapangan	Analisa
<p><b>Sirkulasi dan parkir</b></p>	 <p><b>• Akses masuk bangunan</b> Akses masuk kendaraan menuju bangunan ditemukan di setiap bangunan yang ada di kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini berdampak pada kondisi jalur pedestrian yang terputus oleh akses masuk tersebut.</p> <p><b>• Parkir</b> Titik lokasi parkir <i>on-street</i> yang ditemukan di kawasan Alun-alun Kota Malang terdapat pada bangunan Masjid Jami' Kota Malang, Gereja Immanuel, Ramayana Mall, dan Alun-alun Kota Malang. Dimana bangunan-bangunan tersebut tidak memiliki ruang luar bangunan yang cukup untuk tempat parkir kendaraan.</p>	<p><b>• Akses masuk bangunan</b> Banyaknya akses masuk menuju bangunan yang di temukan di kawasan Alun-alun Kota Malang, berdampak pada terputusnya jalur pedestrian yang membuat pengalaman berjalan menjadi tidak berkesinambungan. Sehingga perlu mengatur akses masuk bangunan dengan mengacu pada konsep <i>pedestrian-friendly</i> untuk menciptakan jalur pedestrian yang berkesinambungan dan nyaman untuk dilalui oleh pejalan kaki.</p> <p><b>• Parkir</b> Lokasi parkir yang didapat menjadi elemen penunjang bagi bangunan-bangunan di kawasan Alun-alun Kota Malang yang memiliki keterbatasan ruang untuk parkir kendaraan. Perlu dilakukan penataan terkait penempatan lokasi parkir kendaraan agar memudahkan orang untuk mencapai lokasi tujuan dari titik parkir, sehingga menciptakan sebuah kawasan yang <i>pedestrian-friendly</i>.</p>



Elemen Pembentuk Koridor	Hasil Temuan di Lapangan	Analisa
<p><b>Jalur pedestrian</b></p>	 <p><b>• Kondisi jalur pedestrian</b> Dimensi jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang cukup lebar sekitar 1,5 - 2 meter, namun kondisinya kurang nyaman dengan adanya jalur yang rusak seperti berlubang dan terputus.</p> <p><b>• Akses penyeberangan</b> Jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang telah dilengkapi fasilitas penyeberangan baik <i>zebra-cross</i> maupun jembatan penyeberangan. Meskipun demikian, masih ditemukan pejalan kaki yang menyeberang tidak melalui fasilitas yang telah disediakan.</p>	<p><b>• Kondisi jalur pedestrian</b> Dari segi dimensi, jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang dapat dikatakan nyaman. Namun didapatkan jalur yang berlubang dan terputus, sehingga mengurangi kenyamanan dan kesinambungan jalur pedestrian ketika orang berjalan. Sehingga perlu dilakukan perbaikan jalur pedestrian yang sesuai dengan karakteristik <i>pedestrian-friendly</i> pada kawasan.</p> <p><b>• Akses penyeberangan</b> Adanya pejalan kaki menyeberang di sembarang tempat meskipun di kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki <i>zebra-cross</i> dan jembatan penyeberangan, menunjukkan bahwa keterhubungan jalur pejalan kaki masih kurang. Perlu penataan terhadap akses penyeberangan kawasan untuk menciptakan kawasan yang <i>pedestrian-friendly</i></p> <p><b>• Street furniture</b> Kenyamanan berjalan pada kawasan Alun-alun Kota Malang telah dicapai dengan kondisi iklim Kota Malang yang dingin pada pagi dan sore hari. Sedangkan pada siang hari kenyamanan berjalan dicapai dengan dukungan vegetasi di sepanjang koridor di kawasan yang memberikan perlindungan terhadap sinar matahari. Namun, perlu ditambahkan <i>street furniture</i> lain seperti tempat duduk agar pejalan kaki dapat beristirahat ataupun duduk sejenak.</p>

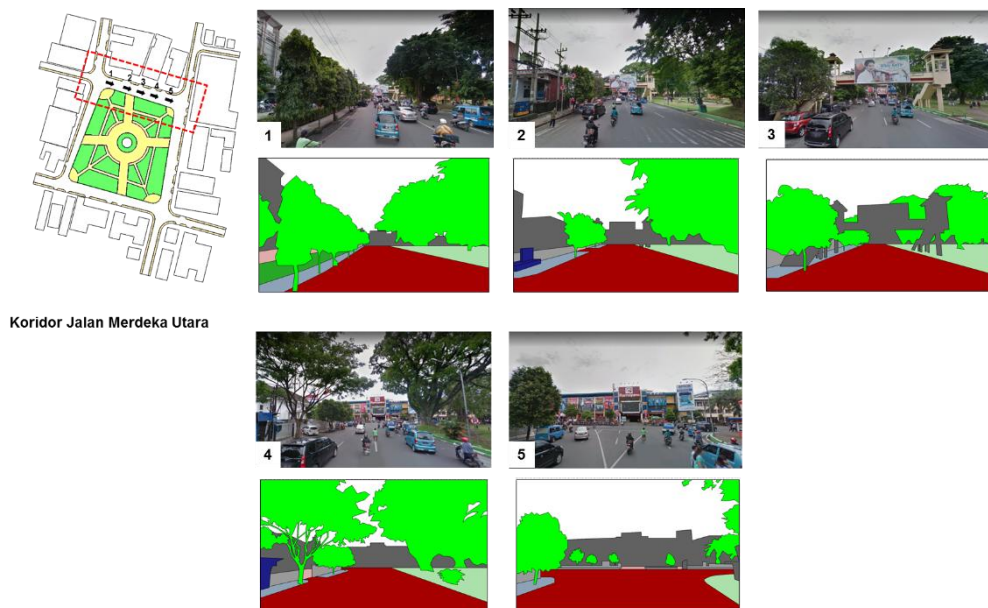
Elemen Pembentuk Koridor	Hasil Temuan di Lapangan	Analisa
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Street furniture</i> Kondisi jalur pedestrian dinaungi oleh vegetasi di sepanjang jalur pedestrian maupun vegetasi dari sisi alun-alun. Sehingga memberikan keteduhan ketika berjalan di kawasan ini. Namun tidak banyak ditemukan <i>street furniture</i> pada jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang.</li> </ul>	
<b>Kesimpulan</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berdasarkan analisa terhadap elemen pembentuk koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang diatas, dapat disimpulkan bahwa pergerakan orang berjalan terjadi akibat dari guna lahan pada masing-masing koridor. Masing-masing koridor di kelompokkan menjadi 3 jenis berdasarkan guna lahannya, yaitu: (1) koridor perdagangan, Jl. Merdeka Utara dan Jl. Merdeka Timur; (2) koridor peribadatan, Jl. Merdeka Barat; dan (3) koridor perkantoran, Jl. Merdeka Selatan.</li> <li>• Pergerakan orang berjalan di kawasan Alun-alun Kota Malang menuntut keterhubungan akses pergerakan pejalan kaki yang baik, serta ruang berjalan yang lebar dan ramah untuk dilalui oleh pejalan kaki dalam mencapai tempat tujuan.</li> <li>• Perbaikan ataupun penataan yang perlu dilakukan tentunya mengacu pada karakteristik konsep <i>pedestrian-friendly</i> sehingga menciptakan kawasan Alun-alun Kota Malang yang nyaman terhadap pejalan kaki untuk beraktivitas di dalamnya. Seperti elemen sirkulasi dan parkir, yang berkaitan dengan penataan terhadap akses masuk kendaraan menuju bangunan serta area parkir di kawasan alun-alun. Kemudian elemen jalur pedestrian, yang berkaitan dengan perbaikan kondisi jalur pedestrian, penataan akses penyeberangan serta penambahan elemen <i>street furniture</i>.</li> <li>• Kenyamanan yang dimaksud adalah seperti yang telah dijelaskan pada tinjauan pustaka, yaitu mampu menjadi sarana pejalan kaki untuk berjalan dari titik awal menuju tempat tujuan dan juga sebagai sarana berinteraksi dengan sesama pejalan kaki lainnya. Serta mampu memberikan keteduhan bagi setiap aktivitas yang dilakukan didalamnya dan tanpa gangguan, baik lalu lintas kendaraan, maupun kondisi koridor yang menghalangi pergerakan pejalan kaki dalam berjalan.</li> </ul>		

Sumber: Hasil Analisa, 2018

#### 4.2.3 Legibility Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

*Legibility* pada sebuah koridor bertujuan untuk memudahkan orang dalam mengenali kawasan melalui visual yang ditampilkan. Kemudahan tersebut tidak hanya berlaku pada penduduk lokal, tetapi juga pendatang. Tinjauan *legibility* terhadap koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang ini dilakukan pada keempat koridor jalan yang ada di kawasan dengan mengacu pada penciptaan *legibility* sebuah koridor (Burton dan Mitchell, 2006), yang terdiri dari *public and private space* serta *landmark and environmental features*. Untuk mendapatkan data ini digunakan teknik *walkthrough analysis* menggunakan *serial view* untuk mendapatkan gambaran visual dan *image* menurut pengamatan peneliti.

##### 1) Koridor Jalan Merdeka Utara



Gambar 4. 24 *Serial Vision* Koridor Jalan Merdeka Utara Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

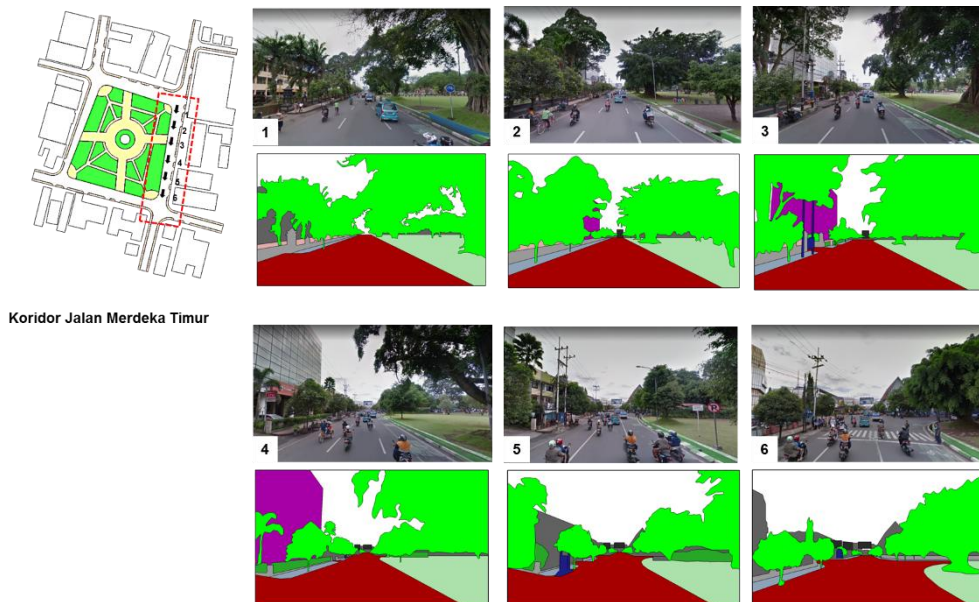
**Pertama, *public and private space*.** Dalam gambaran sekuen perjalanan, didapatkan adanya kejelasan batas antara ruang publik dan ruang privat secara fisik. Batas fisik tersebut berupa pagar dari bangunan yang ada di sepanjang koridor. Secara visual, ketinggian pagar tidak menghalangi tampilan *frontage* bangunan itu sendiri, namun keberadaan vegetasi di sepanjang koridor membuat pandangan menuju bangunan menjadi sedikit terhalang. Kemudian dari gambaran sekuen perjalanan juga didapatkan Alun-alun Kota Malang dengan mudah terlihat dari sisi



jalan. Hal ini disebabkan *layout* alun-alun yang berfungsi sebagai area transisi kawasan yang menuntut keterbukaan secara akses maupun visual.

**Kedua, *landmark and environmental features*.** Dari siluet yang dihasilkan oleh potongan sekuen perjalanan, tidak ditemukan bangunan yang berpotensi sebagai *landmark* pada koridor jalan ini. Hal ini disebabkan tampilan bangunan secara visual terhalang oleh keberadaan vegetasi di sepanjang koridor. Dari sisi *environmental features*, koridor ini lebih mudah untuk dikenali sebagai kawasan Alun-alun Kota Malang dengan adanya deretan pohon besar yang berada di sisi kanan atau sisi alun-alun itu sendiri.

## 2) Koridor Jalan Merdeka Timur



Gambar 4. 25 *Serial Vision* Koridor Jalan Merdeka Timur Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

**Pertama, *public and private space*.** Dalam gambaran sekuen perjalanan, kejelasan batas antara ruang publik dan ruang privat secara fisik didapatkan dari pagar bangunan yang ada di sepanjang koridor. Secara visual, tampilan *frontage* bangunan tidak terhalang oleh penggunaan pagar yang rendah dan berupa kisi-kisi sehingga *facade* bangunan masih dapat diamati. Namun keberadaan vegetasi di sepanjang koridor membuat pandangan untuk melihat atap bangunan menjadi terhalang. Kemudian pandangan terhadap Alun-alun Kota Malang dapat dengan mudah terlihat dari sisi jalan.

**Kedua, *landmark and environmental features*.** Dari siluet yang dihasilkan oleh potongan sekuen perjalanan, ditemukan bangunan yang berpotensi sebagai *landmark* pada koridor jalan ini secara tampilan *facade* maupun ketinggian bangunan. Meskipun bangunan ini tidak terlihat pada permulaan koridor yang disebabkan terhalang oleh vegetasi, namun pada sekuen perjalanan selanjutnya dengan mudah dikenali dari segi tampilan *facade* dan ketinggiannya. Kemudian dari sisi *environmental features*, keberadaan deretan pohon-pohon besar seperti beringin pada koridor ini lebih mudah untuk dikenali sebagai kawasan Alun-alun Kota Malang.

Bangunan yang berpotensi menjadi *landmark* pada koridor Jalan Merdeka Timur adalah bangunan Bank CIMB. Bangunan ini memberikan citra yang unik pada *serial vision* dari pengguna jalan di tengah-tengah koridor. Tepatnya pada nomor 3 dan 4. Selain itu bangunan ini juga menstimulasi pandangan dengan kontrasannya secara bentuk maupun dimensi di lingkungan sekitar.



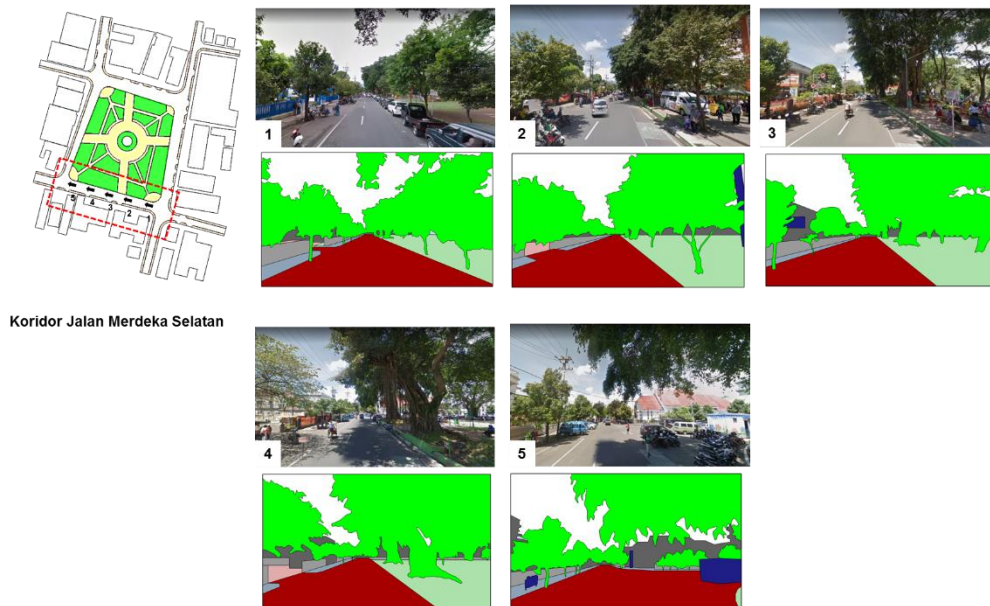
Gambar 4. 26 Bangunan Bank CIMB Jalan Merdeka Timur Kota Malang yang Berpotensi Menjadi *Landmark* Koridor. (Sumber: Peneliti, 2018)

Dari segi *place*, bangunan Bank CIMB terletak di sisi timur koridor Jalan Merdeka Timur. Bangunan ini memiliki ketinggian 3 lantai dengan jarak sempadan yang rendah dari badan jalan, sehingga memberikan kesan monumental serta sentuhan modern. Sedangkan dari segi *content*, bangunan ini memiliki potensi untuk meningkatkan *legibility* koridor Jalan Merdeka Timur sebagai *landmark* dengan tipologi bangunan modern serta ketinggian yang berbeda dengan bangunan lainnya. Selain itu, penggunaan fasad bangunan yang berupa kaca yang menutupi keseluruhan bangunan Bank CIMB juga menambah kontrasan tampilan bangunan dengan bangunan di sekitarnya.



Gambar 4. 27 Kekontrasan Bangunan Bank CIMB Diperoleh dari Ketinggian Bangunan serta Fasad yang Berbeda dengan Bangunan di Sekitarnya. (Sumber: Peneliti, 2018)

### 3) Koridor Jalan Merdeka Selatan



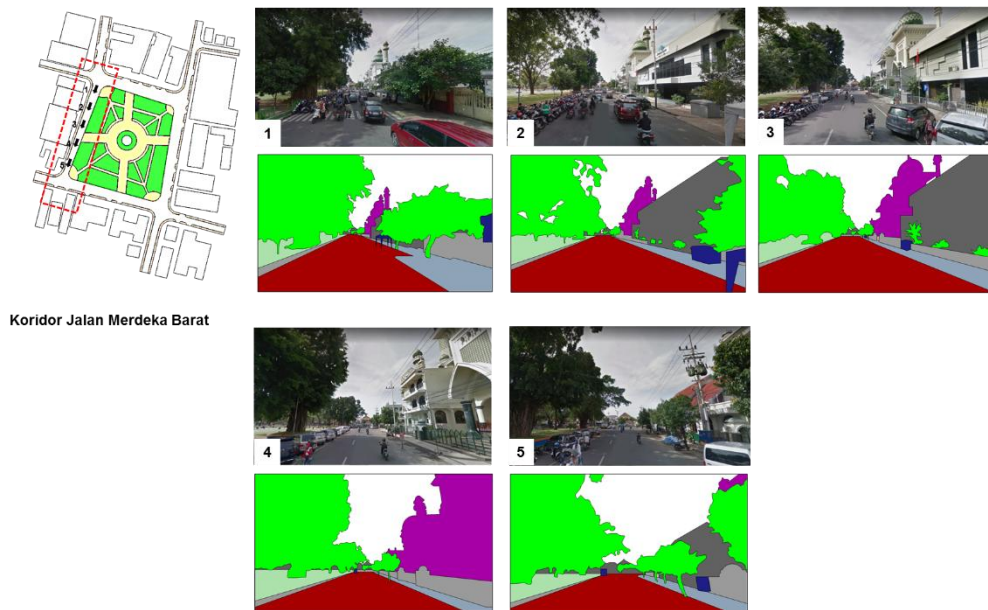
Gambar 4. 28 *Serial Vision* Koridor Jalan Merdeka Selatan Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

**Pertama, *public and private space*.** Dalam gambaran sekuen perjalanan, didapatkan adanya kejelasan batas antara ruang publik dan ruang privat secara fisik. Batas fisik tersebut berupa pagar dari bangunan yang ada di sepanjang koridor. Penggunaan pagar berupa kisi-kisi memberikan ruang privat bangunan mudah diamati. Kemudian dari gambaran sekuen perjalanan juga didapatkan Alun-alun Kota Malang dengan mudah terlihat dari sisi jalan.

**Kedua, *landmark and environmental features*.** Dari siluet yang dihasilkan oleh potongan sekuen perjalanan, tidak ditemukan bangunan yang berpotensi sebagai *landmark* pada koridor jalan ini. Hal ini disebabkan oleh *setback* bangunan yang cukup lebar. Sehingga secara sekuen perjalanan visual yang terlihat hanya berupa deretan pohon-pohon di sepanjang koridor. Dari sisi *environmental features*,

koridor ini menampilkan deretan pepohonan yang menerus hingga ke ujung koridor dan memberi kesan mengarahkan orang untuk bergerak. Kemudian keberadaan deretan pohon-pohon besar seperti beringin pada koridor ini lebih mudah untuk dikenali sebagai kawasan Alun-alun Kota Malang.

#### 4) Koridor Jalan Merdeka Barat



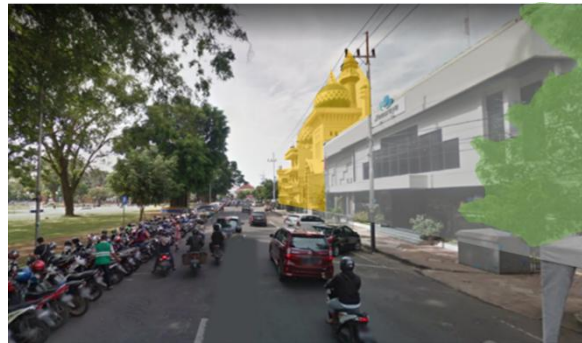
Gambar 4. 29 *Serial Vision* Koridor Jalan Merdeka Barat Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

**Pertama, *public and private space*.** Dalam gambaran sekuen perjalanan, kejelasan batas antara ruang publik dan ruang privat secara fisik didapatkan dari penggunaan pagar yang rendah dan berupa kisi-kisi. Sehingga secara visual, tampilan *frontage* bangunan tidak terhalang dan masih dapat diamati. Kemudian pandangan terhadap Alun-alun Kota Malang dapat dengan mudah terlihat dari sisi jalan. Hal ini disebabkan *layout* alun-alun yang berfungsi sebagai area transisi kawasan yang menuntut keterbukaan secara akses maupun visual.

**Kedua, *landmark and environmental features*.** Dari siluet yang dihasilkan oleh potongan sekuen perjalanan, ditemukan adanya bangunan yang berpotensi sebagai *landmark* pada koridor jalan ini. Siluet bangunan ini dapat dengan mudah diamati dan dikenali dari permulaan koridor dari segi ketinggian bangunan dan bentuk atap kubah yang digunakan bangunan. Kemudian dari sisi *environmental features*, keberadaan pohon-pohon besar seperti beringin pada koridor ini lebih mudah untuk dikenali sebagai kawasan Alun-alun Kota Malang.



Bangunan yang berpotensi menjadi *landmark* pada koridor Jalan Merdeka Barat adalah bangunan Masjid Jami' Kota Malang. Bangunan ini memberikan citra yang unik sejak permulaan koridor pada *serial vision* dengan bentuk atap menara yang digunakan. Sehingga menstimulasi pandangan dengan kekontrasannya secara bentuk atap yang berbeda dengan lingkungan sekitar.



Gambar 4. 30 Bangunan Masjid Jami' Jalan Merdeka Barat Kota Malang yang Berpotensi Menjadi *Landmark* Koridor. (Sumber: Peneliti, 2018)

Dari segi *place*, bangunan Masjid Jami' Kota Malang terletak di sisi barat koridor Jalan Merdeka Barat. Bangunan ini memiliki ketinggian 2 lantai dengan penggunaan atap yang tinggi, sehingga bangunan Masjid Jami' Kota Malang dapat dengan mudah diamati keberadaannya. Sedangkan dari segi *content*, bangunan ini memiliki potensi untuk meningkatkan *legibility* koridor Jalan Merdeka Barat sekaligus kawasan Alun-alun Kota Malang sebagai *landmark*, dengan ukuran yang masif berbeda dengan bangunan di kiri kanannya.

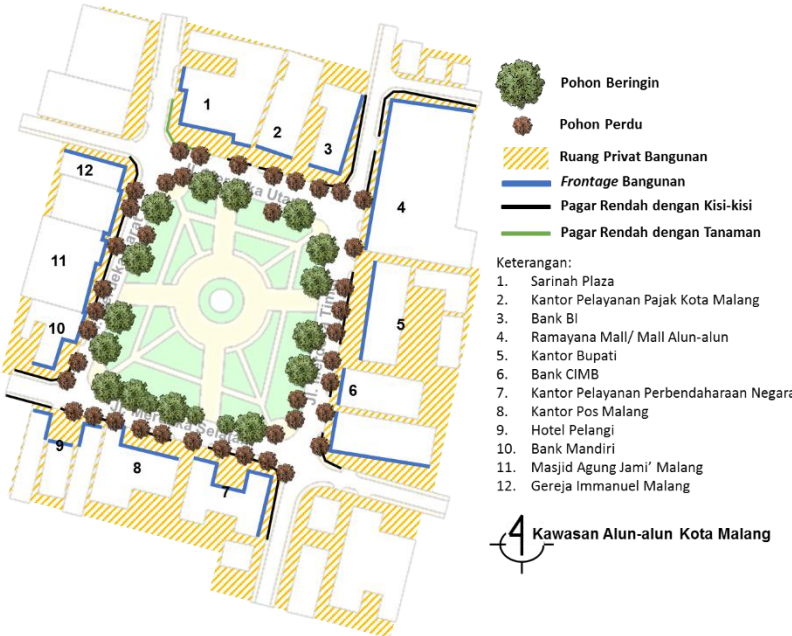


Gambar 4. 31 Kekontrasan Bangunan Masjid Jami' Kota Malang Diperoleh dari Bentuk Atap Berbeda dengan Bangunan di Sekitarnya. (Sumber: Peneliti, 2018)

#### 4.2.4 Kesimpulan Analisa *Legibility* Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Dari hasil uraian diatas, dapat disimpulkan mengenai *legibility* koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang sebagai berikut.

Tabel 4.2 Kesimpulan Analisa *Legibility* Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Parameter <i>Legibility</i> Koridor	Hasil Temuan di Lapangan	Analisa
Public and private space	 <p>Keterangan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sarinah Plaza</li> <li>2. Kantor Pelayanan Pajak Kota Malang</li> <li>3. Bank BI</li> <li>4. Ramayana Mall/ Mall Alun-alun</li> <li>5. Kantor Bupati</li> <li>6. Bank CIMB</li> <li>7. Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara</li> <li>8. Kantor Pos Malang</li> <li>9. Hotel Pelangi</li> <li>10. Bank Mandiri</li> <li>11. Masjid Agung Jami' Malang</li> <li>12. Gereja Immanuel Malang</li> </ol> <p>4 Kawasan Alun-alun Kota Malang</p> <p>Batasan antara ruang publik dan ruang privat pada koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang berupa pagar yang rendah berbentuk kisi-kisi maupun tanaman. Keberadaan vegetasi di sepanjang koridor di kawasan ini sedikit menghalangi tampilan <i>frontage</i> bangunan, namun secara garis besar masih bisa diamati.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penggunaan pagar yang berbentuk kisi-kisi maupun pagar tanaman memberikan kejelasan batas antara ruang publik dan privat sehingga orang mengetahui batasan-batasan ruang mereka untuk berjalan sesuai dengan konsep <i>pedestrian-friendly</i> yang diusung dalam penelitian.</li> <li>• Penggunaan pagar yang rendah serta tidak menghalangi tampilan <i>frontage</i> bangunan juga akan memberikan kesan berjalan yang atraktif bagi pejalan kaki. sehingga orang akan menikmati aktivitas berjalan maupun aktivitas lain dengan <i>frontage</i> bangunan yang dihasilkan oleh kawasan.</li> <li>• Pengaturan penempatan vegetasi perlu dilakukan agar tidak menghalangi tampilan <i>frontage</i> bangunan, khususnya pada bangunan yang berpotensi sebagai penanda kawasan, namun dengan tetap memberikan keteduhan bagi kawasan.</li> </ul>

Parameter <i>Legibility Koridor</i>	Hasil Temuan di Lapangan	Analisa
<i>Landmark and environmental features</i>	<p>Bangunan yang berpotensi sebagai <i>landmark</i> kawasan dengan bentuk masif dan penggunaan atap yang berbeda dengan bangunan di sekitarnya</p> <p>Bangunan yang berpotensi sebagai <i>landmark</i> dengan ketinggian dan penggunaan fasad yang berbeda dengan bangunan di sekitarnya</p> <p>Pohon Beringin Pohon Perdu</p> <p>Keterangan: 1. Sarinah Plaza 2. Kantor Pelayanan Pajak Kota Malang 3. Bank BI 4. Ramayana Mall/ Mall Alun-alun 5. Kantor Bupati 6. Bank CIMB 7. Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara 8. Kantor Pos Malang 9. Hotel Pelangi 10. Bank Mandiri 11. Masjid Agung Jami' Malang 12. Gereja Immanuel Malang</p> <p>Pohon Beringin sebagai <i>environmental features</i> kawasan</p> <p>Kawasan Alun-alun Kota Malang</p>	<p>Adanya <i>landmark</i> dan elemen lingkungan yang khas pada kawasan Alun-alun Kota Malang, dapat memudahkan pengguna untuk mengenali kawasan ini. Dalam kaitannya dengan penataan kawasan dengan konsep <i>pedestrian-friendly</i>, kemudahan ini diperlukan agar orang yang berjalan bisa mengenali dan menentukan arah tujuan mereka di dalam kawasan.</p>
<p><b>Kesimpulan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dari analisa diatas dapat disimpulkan bahwa perlu adanya penataan agar dapat menciptakan <i>legibility</i> koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang. Penataan tersebut terkait dengan pengaturan vegetasi di sepanjang koridor yang menghalangi <i>frontage</i> bangunan sehingga tampilan bangunan dapat mudah diamati.</li> <li>Kemudian bangunan-bangunan yang berpotensi menjadi <i>landmark</i> perlu ditonjolkan agar keberadaannya lebih mudah untuk dikenali sebagai kawasan Alun-alun Kota Malang.</li> <li>Bangunan Bank CIMB memiliki potensi untuk meningkatkan <i>legibility</i> koridor Jalan Merdeka Timur, sedangkan bangunan Masjid Jami' Kota Malang memiliki sebagai <i>landmark</i> sekaligus ciri kawasan Alun-alun Kota Malang.</li> </ul>		

Sumber: Hasil Analisa, 2018

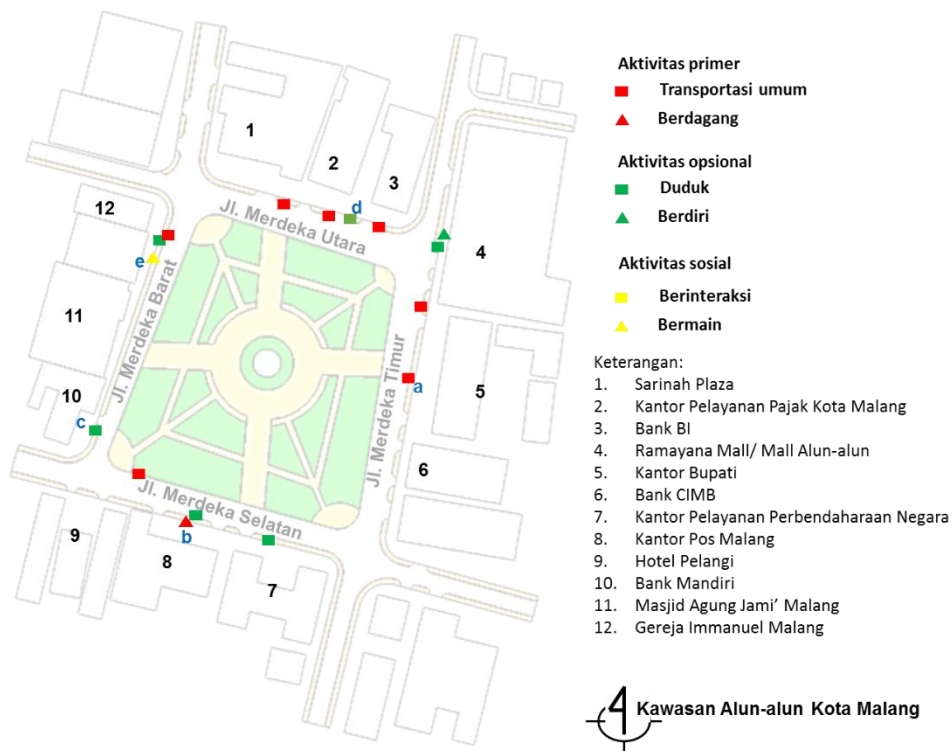
### 4.3 Aspek Non-fisik Kawasan Alun-alun Kota Malang

Pokok bahasan aspek non-fisik kawasan Alun-alun Kota Malang dilakukan terhadap dua aspek amatan, yaitu **aktivitas pengguna di koridor** dan **persepsi pengguna terhadap kenyamanan koridor**. Aspek amatan terhadap aktivitas pengguna menjadi bahasan yang menekankan pada jenis aktivitas yang dilakukan dalam sebuah ruang publik yang terbagi menjadi **aktivitas primer**, **aktivitas opsional**, **aktivitas sosial** dan **aktivitas dinamis**. Sedangkan aspek amatan persepsi pengguna ditinjau dari aspek 5C Grant (2008), yang terdiri dari *connectivity* (keterhubungan), *comfortability* (kenyamanan), *convenient* (kemudahan), *conviviality* (keramahan), *conspicuous* (kejelasan).

#### 4.3.1 Aktivitas Pengguna Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Observasi yang dilakukan terhadap aktivitas pengguna di kawasan Alun-alun Kota Malang menggunakan cara *static snapshot* dan *snail trails*. *Static snapshot* digunakan untuk mencatat aktivitas statis orang terkait dengan penggunaan ruang. Sedangkan *snail trails* digunakan untuk mencatat rute yang dilakukan pengguna dalam melewati kawasan. Aktivitas yang diamati dikelompokkan berdasarkan aktivitas statis yang terdiri dari aktivitas primer (meliputi: berdagang dan transportasi publik); aktivitas opsional (meliputi: duduk dan berdiri); serta aktivitas sosial (meliputi: kegiatan bermain/rekreasi dan berinteraksi). Kemudian aktivitas dinamis yang meliputi kegiatan orang berjalan. Berikut merupakan pemetaan hasil observasi aktivitas pengguna di kawasan Alun-alun Kota Malang.





Gambar 4. 32 Pemetaan Aktivitas di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

**Pertama, aktivitas primer.** Aktivitas primer di kawasan Alun-alun Kota Malang didominasi oleh transportasi umum, yaitu becak. Aktivitas ini tersebar di masing-masing jalan di dalam kawasan yang memiliki vegetasi peneduh, sehingga cukup nyaman sebagai tempat untuk menunggu penumpang. Kemudian aktivitas primer lainnya di kawasan ini adalah aktivitas berdagang yang berada di sisi selatan kawasan (Jl. Merdeka Selatan). Adanya larangan PKL untuk berdagang di kawasan alun-alun membuat aktivitas berdagang jarang ditemukan. Hal ini pula yang menjadi alasan aktivitas berdagang di kawasan Alun-alun menggunakan alat berdagang seadanya, tanpa lapak tenda ataupun gerobak, yang memungkinkan pelaku aktivitas berpindah tempat dengan mudah.



Gambar 4. 33 Aktivitas Primer di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

**Kedua, aktivitas opsional.** Pada kawasan Alun-alun Kota Malang, aktivitas opsional yang terlihat antara lain adalah duduk dan berdiri. Beberapa orang ada yang hanya sekedar beristirahat, menunggu angkutan umum, atau sekedar melihat lalu lalang kendaraan di jalan. Adanya pagar bangunan di sekitar kawasan alun-alun dimanfaatkan sebagian orang untuk beristirahat sambil bersandar. Tidak adanya fasilitas tempat duduk di sepanjang jalur pedestrian kawasan Alun-alun Kota Malang membuat jarang ditemukan aktivitas opsional di kawasan ini. Hal ini disebabkan fungsi jalur pedestrian di kawasan alun-alun sebagai ruang pergerakan orang dari satu tempat ke tempat lain dan fasilitas tempat duduk disediakan di dalam alun-alun yang menjadi area transisi bagi kawasan. Sehingga orang lebih memilih untuk melakukan aktivitas duduk di dalam alun-alun. Namun, ada juga beberapa orang memilih duduk di jalur pedestrian maupun halte angkutan umum.



Gambar 4. 34 Aktivitas Opsional di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

**Ketiga, aktivitas sosial.** Selain sebagai ruang transisi bagi bangunan-bangunan di sekitarnya, Alun-alun Kota Malang juga menjadi ruang publik yang mewadahi aktivitas rekreasional masyarakat. Sehingga aktivitas sosial baik berinteraksi maupun bermain anak-anak lebih banyak ditemukan di dalam daripada di luar alun-alun. Meskipun demikian, dari hasil observasi ditemukan aktivitas bermain anak-anak yang berada di luar Alun-alun Kota Malang. Aktivitas bermain tersebut dilakukan di jalur pedestrian di depan Masjid Jami' Kota Malang, dimana terdapat gang masuk menuju permukiman di belakang masjid.

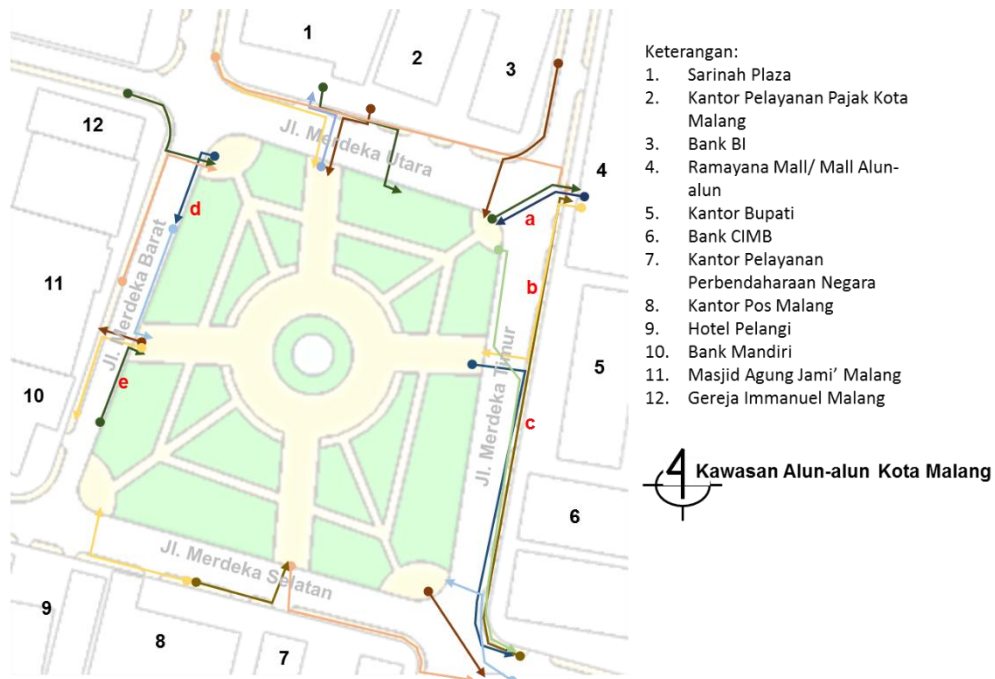


aktivitas anak-anak bermain sepeda di jalur pedestrian

Gambar 4. 35 Aktivitas Sosial di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Aktivitas-aktivitas statis (aktivitas primer, opsional, dan sosial) yang terjadi di kawasan apabila dikaitkan dengan keberadaan *street furniture* yang ada memiliki hubungan dalam mendukung terjadinya aktivitas tersebut. Salah satunya adalah keberadaan vegetasi peneduh yang tersebar di sekitar kawasan Alun-alun Kota Malang yang dimanfaatkan sebagai ruang tunggu bagi angkutan umum dan becak. Keteduhan yang diberikan membuat aktivitas transportasi umum dilakukan dalam rentang waktu yang cukup lama.

**Keempat, aktivitas dinamis.** Alun-alun Kota Malang tidak hanya sebagai tempat orang untuk bersantai, olahraga, dan menikmati pemandangan di dalam alun-alun. Tetapi juga sebagai ruang sirkulasi orang dari bangunan-bangunan atau bahkan kawasan di sekitar alun-alun. Dengan peran yang demikian, maka dalam aktivitas di kawasan bukan hanya aktivitas statis yang terjadi, namun juga aktivitas dinamis, yaitu pergerakan orang. Untuk mengetahui pola pergerakan orang di kawasan Alun-alun Kota Malang, dilakukan pengamatan cara observasi *snail trails*. Sehingga dapat diamati dari mana, melalui mana dan kemana tujuannya. Berikut merupakan hasil pemetaan pergerakan orang di kawasan Alun-alun Kota Malang.



Gambar 4. 36 Pola Pergerakan Orang di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Layout Alun-alun Kota Malang yang memberikan akses masuk dari segala arah membuat orang memiliki banyak pilihan dalam memasuki alun-alun. Hal ini menyebabkan pola pergerakan orang ketika ingin berpindah menuju bangunan lain di dalam kawasan lebih memilih untuk melintasi alun-alun (transisi) baru kemudian menuju bangunan yang menjadi tujuan orang bergerak. Pola ini berlaku ketika antara bangunan asal dan bangunan tujuan berada di sisi yang berbeda, sehingga jarang ditemukan pola pergerakan yang mengelilingi kawasan. Namun, ketika berada bangunan asal dan bangunan tujuan berada di sisi yang sama maka pola pergerakannya adalah menyusuri sisi jalan tersebut melalui jalur pedestrian yang ada seperti di Jl. Merdeka Timur.



Gambar 4. 37 Aktivitas Dinamis yang Terjadi di Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Pola pergerakan orang yang terjadi di kawasan Alun-alun Kota Malang tidak hanya pergerakan dari antar bangunan, tetapi juga pergerakan dari fasilitas parkir di kawasan menuju tempat yang menjadi tujuan orang bergerak. Tempat yang menjadi tujuan dari pergerakan ini adalah Alun-alun Kota Malang. Pergerakan ini bisa terjadi sebab Alun-alun Kota Malang tidak memiliki tempat parkir kendaraan di dalamnya. Sehingga memanfaatkan sisi-sisi jalan di sekitar kawasan alun-alun seperti Jl. Merdeka Selatan dan Jl. Merdeka Barat.



Gambar 4. 38 Pergerakan Orang dari Tempat Parkir Menuju Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Pola aktivitas dinamis yang terjadi menguatkan peran dari Alun-alun Kota Malang sebagai ruang publik ruang publik perkotaan sekaligus ruang transisi bagi bangunan-bangunan sekitarnya. Tentunya untuk mendukung peran tersebut diperlukan fasilitas-fasilitas yang memadai bagi pelaku aktivitas. Aktivitas dinamis pada kawasan Alun-alun Kota Malang masih belum dilengkapi dengan fasilitas

seperti jalur pedestrian maupun penyeberangan yang layak dan ramah terhadap pengguna. Terlihat dalam hasil observasi bahwa orang berjalan di sisi jalan dan menyeberang di tempat yang tidak dilengkapi dengan *zebra-cross*.

Kemudian dilakukan pengamatan dengan cara observasi *static snapshot* untuk menghitung jumlah pejalan kaki yang melintas di masing-masing koridor pada kawasan Alun-alun Kota Malang. Pengamatan ini dilakukan dalam rentang waktu 30 menit pada pagi, siang, dan sore hari di masing-masing koridor. Berikut adalah hasil pengamatannya.

Tabel 4.3 Jumlah Pejalan Kaki pada Masing-masing Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Koridor Jalan	Waktu Pengamatan	Jumlah Pejalan Kaki
<b>Jl. Merdeka Utara</b>	Pagi 07.00 - 07.30	10
	Siang 12.30 - 13.00	22
	Sore 17.00 - 17.30	25
<b>Jl. Merdeka Timur</b>	Pagi 07.00 - 07.30	14
	Siang 12.30 - 13.00	23
	Sore 17.00 - 17.30	25
<b>Jl. Merdeka Selatan</b>	Pagi 07.00 - 07.30	12
	Siang 12.30 - 13.00	23
	Sore 17.00 - 17.30	18
<b>Jl. Merdeka Barat</b>	Pagi 07.00 - 07.30	9
	Siang 12.30 - 13.00	23
	Sore 17.00 - 17.30	24

Sumber: Hasil Analisa, 2018

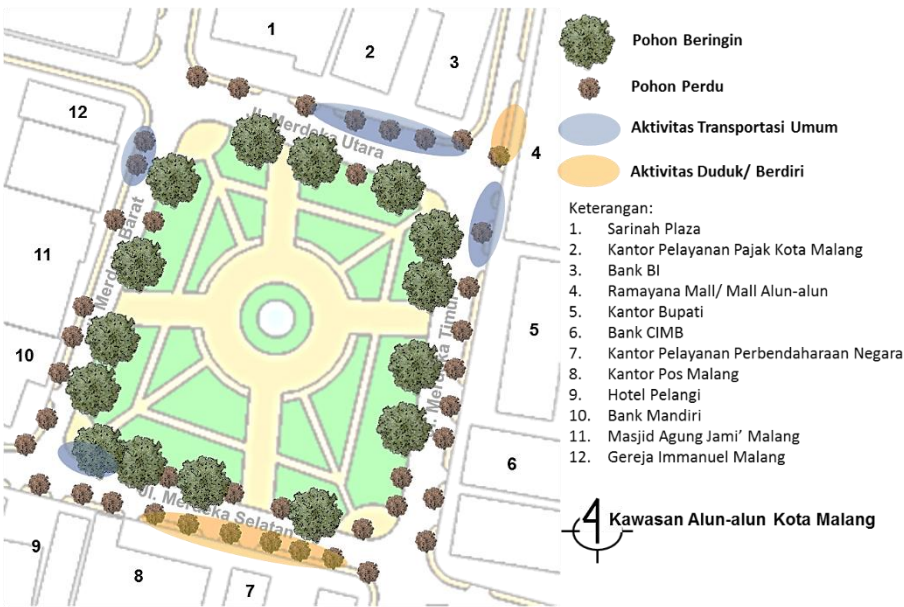
Dari tabel diatas didapatkan bahwa masing-masing koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki jam puncak yang berbeda. Hal ini dipengaruhi oleh guna lahan yang ada di masing-masing koridor serta tujuan pergerakan pejalan kaki. Koridor Jl. Merdeka Utara dan Merdeka Timur memiliki jumlah pergerakan yang hampir sama dalam waktu pengamatan, hal ini dikarenakan guna lahan di koridor Jl. Merdeka Utara dan Merdeka Timur adalah perdagangan. Sehingga tujuan pergerakan pejalan kaki adalah untuk menuju bangunan-bangunan perdagangan. Sedangkan pada koridor Jl. Merdeka Barat juga memiliki jumlah pergerakan yang hampir sama di waktu yang sama dengan koridor Jl. Merdeka Utara dan Merdeka Timur, namun tujuan pergerakannya adalah untuk melakukan kegiatan ibadah dimana bangunan-bangunan peribadatan berada di koridor Jl. Merdeka Barat.



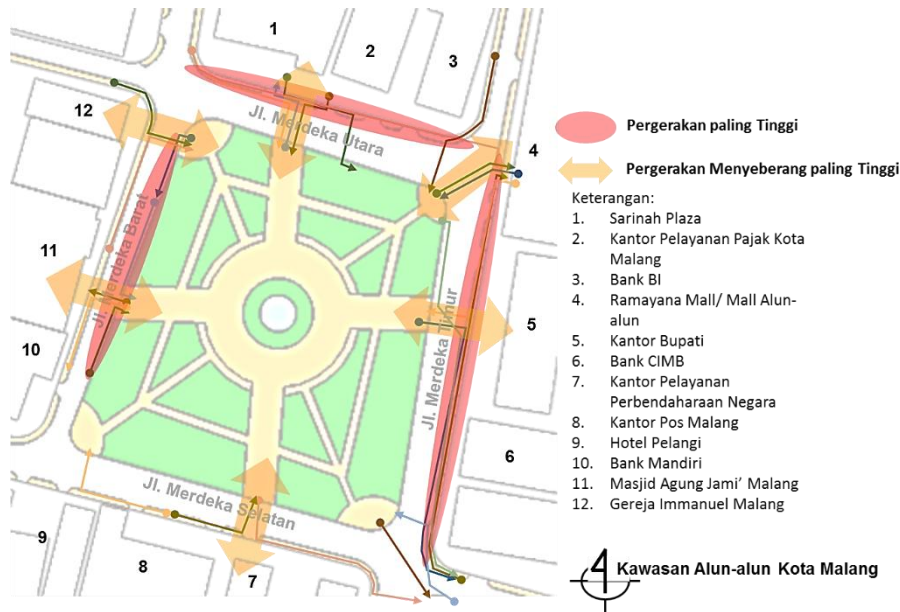
#### 4.3.2 Kesimpulan Analisa Aktivitas Pengguna Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Dari hasil uraian diatas, dapat disimpulkan mengenai aktivitas pengguna koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang sebagai berikut.

Tabel 4.4 Kesimpulan Analisa Aktivitas Pengguna Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Hasil Temuan di Lapangan	Analisa
 <p>The map shows Alun-alun Kota Malang with various landmarks numbered 1 to 12. Activity hotspots are marked with blue (General Transportation) and orange (Sitting/Standing) circles. Landmarks include Sarinah Plaza, Tax Office, Bank BI, Ramayana Mall, City Office, Bank CIMB, National Treasury Office, Post Office, Hotel Pelangi, Bank Mandiri, Jami' Mosque, and Immanuel Church. A legend identifies tree types and activity symbols.</p> <p>Keterangan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sarinah Plaza</li> <li>2. Kantor Pelayanan Pajak Kota Malang</li> <li>3. Bank BI</li> <li>4. Ramayana Mall/ Mall Alun-alun</li> <li>5. Kantor Bupati</li> <li>6. Bank CIMB</li> <li>7. Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara</li> <li>8. Kantor Pos Malang</li> <li>9. Hotel Pelangi</li> <li>10. Bank Mandiri</li> <li>11. Masjid Agung Jami' Malang</li> <li>12. Gereja Immanuel Malang</li> </ol> <p>4 Kawasan Alun-alun Kota Malang</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktivitas di kawasan Alun-alun Kota Malang cenderung dilakukan pada tempat-tempat yang dinaungi oleh pohon peneduh. Hal ini menunjukkan bahwa keteduhan lingkungan kawasan menjadi syarat terjadinya aktivitas.</li> <li>• Kurangnya elemen <i>street furniture</i> berupa tempat duduk pada jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang membuat jarang didapatkan aktivitas lain. Sehingga perlu penambahan <i>street furniture</i> untuk mendukung ataupun mewadahi aktivitas lainnya di kawasan.</li> </ul>

*Cognitive Mapping* kecenderungan aktivitas yang terjadi di kawasan Alun-alun Kota Malang.

Hasil Temuan di Lapangan	Analisa
 <p>Keterangan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sarinah Plaza</li> <li>2. Kantor Pelayanan Pajak Kota Malang</li> <li>3. Bank BI</li> <li>4. Ramayana Mall/ Mall Alun-alun</li> <li>5. Kantor Bupati</li> <li>6. Bank CIMB</li> <li>7. Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara</li> <li>8. Kantor Pos Malang</li> <li>9. Hotel Pelangi</li> <li>10. Bank Mandiri</li> <li>11. Masjid Agung Jami' Malang</li> <li>12. Gereja Immanuel Malang</li> </ol> <p>4 Kawasan Alun-alun Kota Malang</p> <p><i>Cognitive Mapping</i> pergerakan orang berjalan di kawasan Alun-alun Kota Malang.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pergerakan orang berjalan di kawasan Alun-alun Kota Malang dipengaruhi oleh guna lahan yang ada di masing-masing koridor serta tujuan pergerakan pejalan kaki.</li> <li>• Pergerakan orang berjalan paling tinggi didapatkan pada koridor Jl. Merdeka Utara dan Jl. Merdeka Timur yang terdapat bangunan perdagangan dan koridor Jl. Merdeka Barat yang memiliki bangunan peribadatan.</li> <li>• Keterbukaan akses Alun-alun Kota Malang memungkinkan orang menyeberang dari/menju alun-alun dari berbagai sisi, namun belum sepenuhnya didukung oleh fasilitas penyeberangan yang memadai.</li> </ul>
Kesimpulan	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dari analisa diatas dapat disimpulkan bahwa keberadaan elemen <i>street furniture</i> berperan penting dalam mendukung ataupun menciptakan aktivitas yang terjadi pada masing-masing koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang. Sehingga perlu penambahan elemen <i>street furniture</i> untuk mendukung terjadinya berbagai aktivitas di kawasan.</li> <li>• Perlu adanya penataan pada jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang dengan memperhatikan jumlah pejalan kaki yang melintas pada masing-masing koridor untuk menghindari konflik antar pejalan kaki yang dapat mengganggu kelancaran berjalan.</li> <li>• Penataan ataupun perbaikan yang dilakukan mengacu pada konsep <i>pedestrian-friendly</i> yang diusung dalam penelitian, sehingga menciptakan kawasan Alun-alun Kota Malang yang nyaman dan ramah terhadap pejalan kaki untuk beraktivitas di dalamnya.</li> </ul>	

Sumber: Hasil Analisa, 2018



### 4.3.3 Persepsi Pengguna terhadap Kenyamanan Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Data terkait persepsi pengguna didapatkan dari hasil wawancara terhadap kenyamanan pengguna, khususnya pejalan kaki, dalam beraktivitas di koridor kawasan Alun-alun Kota Malang. Wawancara tersebut ditinjau dari aspek 5C Grant (2008), yang terdiri dari *connectivity* (keterhubungan), *comfortability* (kenyamanan), *convenient* (kemudahan), *conviviality* (keramahan), dan *conspicuous* (kejelasan). Hasil wawancara (lihat Lampiran 2) yang didapatkan, kemudian dikomparasikan dengan pengamatan peneliti, sehingga didapatkan kesimpulan dari penilaian kenyamanan dalam beraktivitas di koridor kawasan Alun-alun Kota Malang sebagai berikut.

#### 1. *Connectivity* (keterhubungan)

Tabel 4.5 Penilaian *Connectivity* (Keterhubungan) Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Poin Pertanyaan	Hasil Wawancara Pengguna	Hasil Observasi Peneliti
Keterhubungan jalur pedestrian dengan transportasi publik dan area parkir kendaraan	Pengguna menyatakan bahwa jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang terhubung baik dengan angkutan umum dan area parkir yang ada di kawasan ini.	Dari pengamatan ditemukan dua halte (Jl. Merdeka Utara dan Jl. Merdeka Selatan) yang menjadi tempat pemberhentian bagi angkutan umum. Hal ini menunjukkan bahwa keterhubungan dengan angkutan umum telah terfasilitasi dengan baik. Sementara keterhubungan dengan lokasi parkir kendaraan memang cukup dekat karena lokasi parkir yang berada di pinggir jalan, namun belum terhubung dengan baik. Hal ini dibuktikan dengan masih ada pengguna yang berjalan di tepi jalan ketika menuju lokasi parkir.
Kesinambungan antar jalur pedestrian dalam kawasan	Secara umum pengguna memberikan penilaian baik terhadap kesinambungan jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang. Keterhubungan dengan koridor lain juga diberikan penilaian baik oleh pengguna.	Dari pengamatan yang dilakukan, kesinambungan antar jalur pedestrian di dalam kawasan telah terhubung dengan akses penyeberangan. Baik penyeberangan sebidang ( <i>zebra cross</i> ) maupun dengan jembatan penyeberangan. Sehingga pengguna dapat dengan mudah berpindah jalur pedestrian ketika berjalan di kawasan Alun-alun Kota Malang

Sumber: Hasil Analisa, 2018

Dari hasil pengamatan dan wawancara terhadap pengguna, dapat disimpulkan bahwa jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang saling

terhubung dengan fasilitas penyeberangan jalan. Kemudian jalur pedestrian di kawasan ini juga telah terhubung dengan angkutan umum, sehingga memudahkan pengguna untuk berpindah moda dari berjalan ke angkutan umum. Meskipun demikian, perlu adanya penataan kawasan untuk meningkatkan keterhubungan jalur pedestrian dengan area parkir di kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini untuk mengantisipasi pengguna yang berjalan di tepi jalan ketika menuju lokasi parkir sekaligus menciptakan kawasan yang *pedestrian-friendly*.

## 2. *Comfortability* (kenyamanan)

Tabel 4.6 Penilaian *Comfortability* (Kenyamanan) Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Poin Pertanyaan	Hasil Wawancara Pengguna	Hasil Observasi Peneliti
Keberadaan peneduh	Pengguna memberikan penilaian baik terhadap keberadaan peneduh pada jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini berarti kenyamanan terhindar dari cuaca dapat dicapai dengan keberadaan peneduh berupa pepohon di jalur pedestrian.	Dari pengamatan didapatkan jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki deretan pepohonan yang memberikan naungan keteduhan pada kawasan. Pohon beringin yang berada di Alun-alun Kota Malang turut memberikan naungan yang teduh terhadap jalan maupun jalur pedestrian. Kondisi demikian memberikan kesan nyaman bagi pejalan kaki untuk berjalan ataupun beraktivitas di kawasan ini.
Kualitas perkerasan jalur pedestrian	Hampir dari sebagian pengguna memberikan penilaian cukup baik terhadap kualitas perkerasan jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini menunjukkan sebagian pengguna merasa kondisi perkerasan jalur pedestrian tidak memberikan rasa nyaman bagi mereka.	Dari pengamatan yang dilakukan, didapatkan beberapa jalur pedestrian yang rusak dan berlubang. Sehingga cukup wajar bila pengguna memberikan penilaian yang cukup terhadap kualitas perkerasan jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang. Sebab kondisi jalur yang rusak membuat kenyamanan berjalan ataupun beraktivitas menjadi terganggu. Kualitas perkerasan jalur pedestrian ini perlu dipertimbangkan dalam penataan kawasan.
Ketersediaan <i>street furniture</i>	Pengguna memberikan penilaian baik terhadap ketersediaan <i>street furniture</i> pada jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini menunjukkan ketersediaan dan keberadaan <i>street furniture</i> sudah memadai bagi mereka.	Ketersediaan <i>street furniture</i> yang ditemukan pada jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang hanya berupa tempat sampah dan pohon peneduh (lihat Gambar 4.30 dan Gambar 4.33). Tidak ditemukan tempat duduk pada jalur pedestrian. Sehingga ketersediaan <i>street furniture</i> masih belum memenuhi kenyamanan bagi pengguna dari segi memberikan kesempatan pengguna untuk beristirahat sejenak.

Sumber: Hasil Analisa, 2018

Dari hasil pengamatan dan wawancara terhadap pengguna, dapat disimpulkan bahwa kenyamanan pengguna dapat terpenuhi dari sisi ketersediaan

peneduh pada jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang. Kondisi jalur yang teduh serta rindang membuat pengguna lebih nyaman untuk beraktivitas di bawahnya. Sedangkan dari kualitas perkerasan jalur pedestrian dan ketersediaan street furniture masih belum cukup memberikan kenyamanan bagi pengguna. Sehingga perlu adanya peningkatan kualitas perkerasan dan juga penambahan tempat duduk pada jalur pedestrian untuk meningkatkan kenyamanan pengguna sekaligus menciptakan kawasan yang *pedestrian-friendly*. Kenyamanan yang dimaksud adalah seperti yang telah dijelaskan pada tinjauan pustaka, yaitu mampu menjadi sarana pejalan kaki untuk berjalan dari titik awal menuju tempat tujuan dan juga sebagai sarana berinteraksi dengan sesama pejalan kaki lainnya. Serta mampu memberikan keteduhan bagi setiap aktivitas yang dilakukan didalamnya dan tanpa gangguan, baik lalu lintas kendaraan, maupun kondisi koridor yang menghalangi pergerakan pejalan kaki dalam berjalan.

### 3. *Convenient* (kemudahan)

Tabel 4.7 Penilaian *Convenient* (Kemudahan) Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Poin Pertanyaan	Hasil Wawancara Pengguna	Hasil Observasi Peneliti
Gangguan di jalur pedestrian	Pengguna memberikan penilaian tidak setuju terhadap gangguan di jalur pedestrian. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas berjalan ataupun aktivitas lain pengguna di jalur pedestrian kawasan Alun-alun Kota Malang dapat berlangsung dengan mudah.	Dari pengamatan didapatkan jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki perbedaan ketinggian dengan jalan, sehingga pengguna dapat berjalan di jalur pedestrian tanpa terganggu oleh kendaraan yang melintas. Namun, di beberapa titik seperti di Jl. Merdeka Barat tepatnya di depan Bank Mandiri terdapat halangan berupa pot tanaman serta di Jl. Merdeka Utara terdapat tangga dan tiang dari jembatan penyeberangan yang menyebabkan ruang jalur pedestrian menjadi sempit.
Kesinambungan jalur pedestrian	Secara umum, pengguna mengeluhkan kesinambungan jalur pedestrian kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini akibat dari kualitas perkerasan jalur pedestrian yang rusak dan berlubang.	Dari hasil pengamatan ditemukan beberapa jalur pedestrian yang rusak dan berlubang serta jalur yang terputus akibat adanya akses masuk kendaraan menuju bangunan. Kondisi ini tentunya menyebabkan kemudahan berjalan pengguna menjadi terganggu, sehingga sering terlihat pengguna yang berjalan di tepi jalan untuk menghindari jalur yang rusak maupun menghindari pola berjalan naik-turun akibat terputusnya jalur pedestrian.

Sumber: Hasil Analisa, 2018

Dari hasil pengamatan dan wawancara terhadap pengguna, dapat disimpulkan bahwa kemudahan beraktivitas di jalur pedestrian kawasan Alun-alun Kota Malang masih belum dapat dirasakan oleh pengguna. Kondisi jalur pedestrian yang berlubang dan terputus serta adanya halangan dari pot tanaman dan tangga jembatan penyeberangan membuat ruang jalur pedestrian menjadi sempit, sehingga pengguna lebih memilih berjalan di tepi jalan. Penilaian *convenient* ini perlu dipertimbangkan dalam penataan kedepan agar memudahkan pengguna untuk beraktivitas di jalur pedestrian kawasan Alun-alun Kota Malang.

#### 4. *Conviviality* (keramahan)

Tabel 4.8 Penilaian *Conviviality* (Keramahan) Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Poin Pertanyaan	Hasil Wawancara Pengguna	Hasil Observasi Peneliti
Keamanan berjalan di jalur pedestrian	Pengguna memberikan penilaian baik terhadap keamanan berjalan di jalur pedestrian kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini disebabkan adanya perbedaan ketinggian antara jalur pedestrian dengan jalan.	Jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki perbedaan ketinggian sekitar 20-30cm. Ketinggian tersebut memberi batas terhadap jalur pedestrian dengan jalan. Keberadaan pohon di tepi jalan juga turut memberikan batas fisik sehingga pengguna yang beraktivitas di jalur pedestrian akan terhindar dari lalu lintas kendaraan.
Keamanan menyeberang jalan	Sebagian pengguna memberikan penilaian kurang yang menunjukkan bahwa kawasan Alun-alun Kota Malang tidak memberikan rasa aman dan kurang memudahkan pengguna dalam menyeberang jalan.	Dari pengamatan didapatkan bahwa penilaian kurang ramah dan aman menyeberang jalan akan dirasakan ketika pengguna menyeberang di tempat yang tidak menyediakan penyeberangan jalan ( <i>zebra-cross</i> ). Kawasan Alun-alun Kota Malang sebenarnya memiliki fasilitas penyeberangan jalan, bahkan terdapat jembatan penyeberangan, namun dari segi jumlah maupun penempatan fasilitas penyeberangan jalan yang perlu untuk dilakukan penambahan maupun perbaikan.
Ramah untuk penyandang disabilitas	Secara umum pengguna menilai jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang kurang ramah terhadap penyandang disabilitas.	Dari pengamatan yang dilakukan, didapatkan bahwa menilai jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang belum memiliki <i>guiding block</i> untuk penyandang disabilitas dan <i>ramps</i> untuk memudahkan pengguna kursi roda menaiki jalur pedestrian. Sehingga cukup wajar bila pengguna memberikan penilaian kurang terhadap keramahan jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas.

Sumber: Hasil Analisa, 2018

Dari hasil pengamatan dan wawancara terhadap pengguna, dapat disimpulkan bahwa jalur pedestrian kawasan Alun-alun Kota Malang masih belum

ramah terhadap pengguna. Hal ini terlihat dari tidak adanya *guiding block* untuk penyandang disabilitas dan *ramps* serta fasilitas penyeberangan jalan yang kurang dari segi jumlah dan penempatannya. Sehingga perlu perbaikan dan penataan terhadap keramahan jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang agar dapat memberikan jalur pedestrian yang ramah bagi penggunaanya sekaligus menciptakan kawasan yang *pedestrian-friendly*.

## 5. *Conspicuous* (kejelasan)

Tabel 4.9 Penilaian *Conspicuous* (Kejelasan) Koridor di Kawasan Alun-alun Kota Malang

Poin Pertanyaan	Hasil Wawancara Pengguna	Hasil Observasi Peneliti
Ketersediaan penunjuk jalan	Pengguna memberikan penilaian baik terhadap ketersediaan penunjuk jalan di kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini menunjukkan bahwa kawasan ini telah dilengkapi dengan penunjuk arah maupun papan nama jalan.	Dari pengamatan ditemukan papan nama jalan pada masing-masing koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang. Keberadaan papan nama jalan ini sangat penting bagi pengguna untuk mengenali lokasi mereka berada saat ini. Selain papan nama jalan, juga ditemukan papan penunjuk arah yang mengarahkan pengguna menuju tempat-tempat yang berada di sekitar kawasan Alun-alun Kota Malang.
Kejelasan kawasan	Pengguna memberikan penilaian baik terhadap kejelasan kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini menunjukkan bahwa kawasan Alun-alun Kota Malang dapat dengan mudah dikenali oleh pengguna.	Kejelasan kawasan dapat dengan mudah dikenali melalui bangunan-bangunan yang ada di kawasan Alun-alun Kota Malang. Seperti bangunan masjid dan gereja yang bersebelahan. Kemudian secara visual deretan pohon beringin pada Alun-alun Kota Malang turut memberikan ciri terhadap kawasan ini. Sehingga pengguna yang berasal dari Kota Malang maupun luar kota dapat dengan mudah mengenali kawasan ini sebagai kawasan Alun-alun Kota Malang.

Sumber: Hasil Analisa, 2018

Dari hasil pengamatan dan wawancara terhadap pengguna, dapat disimpulkan bahwa kejelasan kawasan Alun-alun Kota Malang bisa dengan mudah dikenali oleh pengguna melalui papan nama jalan serta bangunan-bangunan yang ada di masing-masing koridor. Sehingga pengguna tidak mudah tersesat ketika berada di kawasan ini dan dapat dengan mudah menemukan tempat tujuan di dalam kawasan. Meskipun demikian, perlu adanya penambahan peta yang menunjukkan bangunan ataupun lokasi-lokasi penting yang ada di luar kawasan agar pengguna juga mampu mengenali tempat-tempat penting di luar kawasan Alun-alun Kota Malang.

Pengguna di kawasan Alun-alun Kota Malang memberikan penilaian bahwa koridor-koridor di kawasan ini belum mampu memberikan kenyamanan bagi mereka. Hal ini menunjukkan beberapa aspek penilaian kenyamanan yang diajukan kepada pengguna koridor belum dapat memenuhi tuntutan kenyamanan pengguna dalam melakukan aktivitasnya. Untuk itu perlu arahan dalam menata koridor beserta *street furniture* di kawasan Alun-alun Kota Malang agar menciptakan koridor yang nyaman dan aman sekaligus ramah bagi penggunanya. Arahan ini dilakukan dengan cara melakukan penataan terhadap aspek amatan penelitian elemen pembentuk koridor, *legibility* dalam koridor, dan aktivitas pengguna di koridor yang sesuai dengan konsep *pedestrian-friendly*.

#### **4.4 Tabulasi Analisa *Character Appraisal* Kawasan Alun-alun Kota Malang**

Dari hasil analisa yang telah dilakukan sebelumnya, kemudian dirangkum dalam satu tabel untuk memberikan gambaran dan karakter kawasan Alun-alun Kota Malang. Rangkuman karakter tersebut dibagi ke dalam zona merujuk pada Tabel 4.1, sehingga kawasan Alun-alun Kota Malang terbagi menjadi 3 zona yang didasarkan pada guna lahan di sekitar kawasan serta tujuan pergerakan yang terjadi pada masing-masing koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang. Ketiga zona tersebut adalah zona koridor perdagangan (meliputi koridor Jl. Merdeka Utara dan Jl. Merdeka Timur), zona koridor peribadatan (koridor Jl. Merdeka Barat), dan zona koridor perkantoran (koridor Jl. Merdeka Selatan) yang dapat dilihat pada gambar Gambar 4.39. Sedangkan *character appraisal* pada kawasan Alun-alun Kota Malang yang terbentuk dari karakter masing-masing zona dapat dilihat pada Tabel 4.10.



Gambar 4. 39 Pembagian Zona Koridor pada Kawasan Alun-alun Kota Malang. (Sumber: Peneliti, 2018)

Tabel 4.10 *Character Appraisal* Kawasan Alun-alun Kota Malang

Zona Koridor	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	<i>Character Appraisal</i>
Zona Perdagangan	Elemen Pembentuk Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Guna lahan didominasi oleh bangunan perdagangan dan perkantoran.</li> <li>Lokasi parkir <i>on-street</i> terdapat pada koridor Jl. Merdeka Utara yang menjadi elemen penunjang bagi bangunan-bangunan perkantoran.</li> <li>Dimensi jalur pedestrian 1,5 - 2 meter dengan kondisi berlubang dan terputus oleh akses masuk menuju bangunan.</li> <li>Terdapat akses penyeberangan berupa <i>zebra-cross</i> pada koridor Jl. Merdeka Utara dan Jl. Merdeka Timur serta jembatan penyeberangan pada koridor Jl. Merdeka Utara.</li> <li>Kondisi jalur pedestrian dinaungi oleh vegetasi di sepanjang jalur pedestrian maupun vegetasi dari sisi alun-alun.</li> </ul>	Elemen pembentuk koridor pada zona perdagangan belum dapat dikatakan nyaman untuk aktivitas pejalan kaki meskipun memiliki keteduhan, dikarenakan kondisi jalur yang berlubang dan terputus.
	<i>Legibility</i> dalam Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Batasan antara ruang publik dan ruang privat di zona ini dibentuk oleh penggunaan pagar yang rendah berbentuk kisi-kisi.</li> </ul>	Potensi bangunan dalam menciptakan <i>legibility</i> koridor kurang terlihat secara visual meskipun memiliki pagar rendah, hal ini dikarenakan adanya vegetasi yang

Zona Koridor	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Keberadaan vegetasi di sepanjang koridor sedikit menghalangi tampilan <i>frontage</i> bangunan di zona ini.</li> <li>Bangunan Bank CIMB berpotensi menjadi <i>landmark</i> pada zona ini.</li> </ul>	menghalangi pandangan terhadap bangunan.
	Aktivitas Pengguna di Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktivitas yang terjadi berupa aktivitas transportasi umum yang cenderung dilakukan pada tempat-tempat yang memiliki naungan vegetasi.</li> <li>Pergerakan orang berjalan paling tinggi didapatkan pada waktu siang dan sore hari dengan tujuan mencapai bangunan perdagangan di zona ini.</li> </ul>	Kecenderungan aktivitas pada zona koridor perdagangan adalah aktivitas menunggu transportasi umum dan aktivitas orang berjalan untuk tujuan berbelanja.
Zona Peribadatan	Elemen Pembentuk Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Guna lahan didominasi oleh bangunan peribadatan dan perkantoran.</li> <li>Lokasi parkir <i>on-street</i> terdapat pada dua sisi di koridor Jl. Merdeka Barat menjadi elemen penunjang bangunan-bangunan di sekitar sekaligus penunjang Alun-alun Kota Malang.</li> <li>Dimensi jalur pedestrian 1,5 - 2 meter dengan kondisi berlubang.</li> <li>Terdapat akses penyeberangan berupa <i>zebra-cross</i> pada ujung koridor Jl. Merdeka Barat.</li> <li>Kondisi jalur pedestrian tidak cukup teduh dikarenakan ketersediaan vegetasi yang jarang di sepanjang jalur pedestrian.</li> </ul>	Elemen pembentuk koridor pada zona peribadatan dapat dikatakan kurang nyaman untuk aktivitas pejalan kaki dikarenakan kondisi jalur yang berlubang dan tidak dinaungi oleh vegetasi.
	Legibility dalam Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Batasan antara ruang publik dan ruang privat di zona ini dibentuk oleh penggunaan pagar yang rendah berbentuk kisi-kisi.</li> <li>Bangunan Masjid Jami' Kota Malang berpotensi menjadi <i>landmark</i> sekaligus ciri kawasan alun-alun di Indonesia.</li> </ul>	Potensi bangunan dalam menciptakan <i>legibility</i> koridor mudah terlihat secara visual karena memiliki pagar rendah dan tidak adanya vegetasi yang menghalangi pandangan terhadap bangunan.
	Aktivitas Pengguna di Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jarang didapatkan aktivitas di zona ini dikarenakan kondisi jalur pedestrian yang tidak dinaungi oleh vegetasi.</li> <li>Pergerakan orang berjalan pada zona ini dilakukan dengan tujuan mencapai bangunan peribadatan dan Alun-alun Kota Malang.</li> <li>Pergerakan paling tinggi didapatkan pada waktu menjelang dilaksanakan kegiatan ibadah.</li> </ul>	Kecenderungan aktivitas pada zona koridor peribadatan adalah pergerakan orang berjalan dengan tujuan untuk beribadah dan menuju Alun-alun Kota Malang.
Zona Perkantoran	Elemen Pembentuk Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Guna lahan didominasi oleh bangunan perkantoran.</li> <li>Lokasi parkir <i>on-street</i> pada koridor Jl. Merdeka Selatan menjadi elemen penunjang bangunan-bangunan di sekitar sekaligus penunjang Alun-alun Kota Malang.</li> </ul>	Elemen pembentuk koridor pada zona perkantoran dapat dikatakan kurang nyaman untuk aktivitas pejalan kaki dikarenakan kondisi jalur yang berlubang dan tidak dinaungi oleh vegetasi.



Zona Koridor	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Dimensi jalur pedestrian 1,5 - 2 meter dengan kondisi berlubang dan terputus oleh akses masuk menuju bangunan.</li> <li>Tidak terdapat akses penyeberangan pada koridor Jl. Merdeka Selatan.</li> <li>Kondisi jalur pedestrian dinaungi oleh vegetasi di sepanjang jalur pedestrian maupun vegetasi dari sisi alun-alun..</li> </ul>	
	<b>Legibility dalam Koridor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Batasan antara ruang publik dan ruang privat di zona ini dibentuk oleh penggunaan pagar yang rendah berbentuk kisi-kisi.</li> <li>Koridor Jl. Merdeka Selatan tidak memiliki bangunan yang dapat berpotensi menjadi <i>landmark</i>.</li> </ul>	<i>Legibility</i> koridor kurang terlihat secara visual meskipun memiliki pagar rendah, hal ini dikarenakan adanya vegetasi yang menghalangi pandangan terhadap bangunan.
	<b>Aktivitas Pengguna di Koridor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktivitas yang terjadi berupa aktivitas duduk dan berdiri yang memanfaatkan tepian pagar bangunan untuk bersandar.</li> <li>Pergerakan orang berjalan pada zona ini dilakukan dengan tujuan mencapai bangunan perkantoran dan Alun-alun Kota Malang.</li> <li>Pergerakan paling tinggi didapatkan pada waktu siang hari atau saat jam istirahat kantor.</li> </ul>	Kecenderungan aktivitas pada zona perkantoran adalah aktivitas duduk dan berdiri serta aktivitas orang berjalan dengan tujuan menuju Alun-alun Kota Malang.

#### Kesimpulan Character Appraisal

Berdasarkan hasil pembacaan *character appraisal* pada masing-masing zona diatas, dapat disimpulkan karakter kawasan yang terbentuk oleh karakter dari masing-masing zona sebagai berikut:

#### Elemen Pembentuk Koridor:

Elemen pembentuk koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang pada masing-masing zona koridor belum mampu memberikan kenyamanan untuk aktivitas pergerakan pejalan kaki maupun aktivitas lain yang terjadi di kawasan.

#### Legibility dalam Koridor:

Potensi bangunan dalam menciptakan *legibility* kawasan Alun-alun Kota Malang kurang terlihat secara visual meskipun memiliki pagar rendah, hal ini dikarenakan adanya vegetasi yang menghalangi pandangan terhadap bangunan.

#### Aktivitas Pengguna di Koridor:

Aktivitas pengguna di kawasan Alun-alun Kota Malang bergantung pada ketersediaan *street furniture* di dalam kawasan serta pergerakan pejalan kaki cenderung mengikuti guna lahan di sekitar kawasan yang menjadi tujuan pergerakan orang berjalan.

Sumber: Hasil Analisa, 2018

Dari kesimpulan *character appraisal* kawasan Alun-alun Kota Malang diatas, kemudian dirumuskan kriteria khusus/kriteria rancang penataan yang dilanjutkan dengan menyusun bentuk arahan penataan kawasan yang sesuai dengan karakteristik *pedestrian-friendly*.

Tabel 4.11 Arahan Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang

Aspek Amatan	Character Appraisal	Kriteria Khusus	Arahan Penataan
<b>Elemen Pembentuk Koridor</b>	Elemen pembentuk koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang pada masing-masing zona koridor belum mampu memberikan kenamanan untuk aktivitas pergerakan pejalan kaki maupun aktivitas lain yang terjadi di kawasan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desain jalur pedestrian harus memberikan kenyamanan pejalan kaki dalam beraktivitas sesuai zona yang dilalui.</li> <li>Penataan sirkulasi keluar masuk kendaraan menuju bangunan harus memperhatikan kesinambungan jalur pedestrian.</li> <li>Penempatan area parkir <i>on-street</i> sebaiknya terhubung dengan jalur pedestrian.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Penyediaan ruang berjalan yang bisa mengakomodasi pejalan kaki untuk berjalan 3-4 orang beriringan.</li> <li>Mendesain jalur pedestrian agar dapat dilalui oleh semua pengguna termasuk pengguna difabel.</li> <li>Penyediaan jalur pedestrian yang berkesinambungan dengan melakukan penataan akses masuk menuju bangunan.</li> </ol>
<b>Legibility dalam Koridor</b>	Potensi bangunan dalam menciptakan <i>legibility</i> kawasan Alun-alun Kota Malang kurang terlihat secara visual meskipun memiliki pagar rendah, hal ini dikarenakan adanya vegetasi yang menghalangi pandangan terhadap bangunan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penataan vegetasi yang dilakukan sebaiknya tidak menghalangi tampilan <i>frontage</i> bangunan, namun tetap memberikan kededuhan bagi kawasan.</li> <li>Perlu penguatan visual bangunan yang berpotensi sebagai <i>landmark</i>.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pemberian jarak antar vegetasi agar tidak menghalangi tampilan dari <i>frontage</i> bangunan namun tidak mengurangi kededuhan kawasan.</li> <li>Menonjolkan bangunan-bangunan yang berpotensi sebagai <i>landmark</i> dengan menata ketinggian bangunan di sekitarnya.</li> </ol>
<b>Aktivitas Pengguna di Koridor</b>	Aktivitas pengguna di kawasan Alun-alun Kota Malang bergantung pada ketersediaan <i>street furniture</i> di dalam kawasan serta pergerakan pejalan kaki cenderung mengikuti guna lahan di sekitar kawasan yang menjadi tujuan pergerakan orang berjalan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perlu ketersediaan elemen <i>street furniture</i> yang memadai di jalur pedestrian untuk mewadahi dan menciptakan aktivitas lain.</li> <li>Jalur pedestrian harus terhubung dengan akses penyeberangan yang memadai.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Penambahan elemen <i>street furniture</i> seperti tempat duduk, lampu penerangan untuk menciptakan aktivitas lain di kawasan.</li> <li>Penyediaan jalur pedestrian yang saling terhubung, baik antar jalur pedestrian maupun dengan area parkir di kawasan.</li> </ol>

Sumber: Hasil Analisa, 2018

*(Halaman ini Sengaja Dikosongkan)*

## **BAB 5**

### **ARAHAN PENATAAN**

#### **5.1 Arahan Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang**

Dalam menentukan arahan penataan kawasan, diperlukan konsep berupa rumusan strategi-strategi arahan penataan yang sesuai bagi kawasan Alun-alun Kota Malang. Arahan penataan kawasan ini didasarkan pada *character appraisal* terhadap aspek amatan yang meliputi elemen-elemen pembentuk koridor, *legibility* dalam koridor, dan aktivitas pengguna di koridor. Kemudian selanjutnya disesuaikan dengan konsep *pedestrian-friendly*, sehingga nantinya kawasan Alun-alun Kota Malang dapat digunakan oleh pengguna untuk beraktivitas dengan nyaman yang menjadi tujuan dari penelitian ini. Kondisi nyaman yang dimaksud dalam penelitian ini adalah mampu menjadi sarana pejalan kaki untuk berjalan dari titik awal menuju tempat tujuan dan juga sebagai sarana berinteraksi dengan sesama pejalan kaki lainnya. Serta mampu memberikan keteduhan bagi setiap aktivitas yang dilakukan didalamnya dan tanpa gangguan, baik lalu lintas kendaraan, maupun kondisi koridor yang menghalangi pergerakan pejalan kaki dalam berjalan.

##### **5.1.1 Elemen-elemen Pembentuk Koridor**

Elemen-elemen pembentuk koridor di kawasan Alun-alun Kota Malang belum mampu memberikan kenyamanan untuk aktivitas pergerakan pejalan kaki maupun aktivitas lain yang terjadi di kawasan. Maka dari itu, perlu adanya perbaikan terhadap elemen pembentuk koridor yang dapat ditempuh dengan arahan sebagai berikut:

1. Penyediaan ruang berjalan yang bisa mengakomodasi pejalan kaki untuk berjalan 3-4 orang beriringan.

Dalam menciptakan sebuah kawasan yang sesuai dengan karakteristik *pedestrian-friendly*, diperlukan jalur pedestrian yang memiliki ruang dengan lebar yang cukup untuk memfasilitasi aktivitas pejalan kaki dalam

berjalan. Lebar cukup yang dimaksud adalah jalur pedestrian dapat dilalui oleh 3-4 pejalan kaki untuk berjalan secara beriringan. Hal ini bertujuan agar pejalan kaki dapat berjalan dengan nyaman di kawasan Alun-alun Kota Malang tanpa harus berdesak-desakkan dengan pejalan kaki lain yang berjalan searah maupun berlawanan arah.

Selain itu dengan jalur pedestrian yang lebar, dapat ditempatkan *street furniture* seperti tempat duduk sebagai fasilitas pejalan kaki untuk beristirahat tanpa mengganggu kelancaran pergerakan pejalan kaki. Kemudian *street furniture* lain seperti lampu penerangan agar dapat menerangi jalur pedestrian di malam hari, serta pot-pot tanaman sebagai penghias jalur pedestrian.

2. Mendesain jalur pedestrian agar dapat dilalui oleh semua pengguna.

Desain jalur yang dapat dilalui oleh semua pengguna, termasuk lansia dan penyandang disabilitas, merupakan salah satu karakteristik dari konsep *pedestrian-friendly*. Sehingga perlu menambahkan *ramps* yang landai serta *guiding block* pada jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang.

3. Penyediaan jalur pedestrian yang berkesinambungan.

Kondisi jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang sebelumnya banyak yang terputus oleh akses masuk kendaraan menuju bangunan, dilakukan perbaikan dengan cara mengatur akses masuk bersama untuk guna lahan yang sama. Hal ini kemudian akan mengurangi terjadinya konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan yang hendak masuk menuju bangunan serta menciptakan pengalaman berjalan yang berkesinambungan sesuai dengan konsep *pedestrian-friendly*.

### **5.1.2 Legibility Dalam Koridor**

Potensi bangunan di kawasan Alun-alun Kota Malang dalam menciptakan *legibility* koridor kurang terlihat secara visual meskipun memiliki pagar rendah, hal ini dikarenakan adanya vegetasi yang menghalangi pandangan terhadap bangunan. Demi menciptakan sebuah kawasan dengan konsep *pedestrian-friendly*, maka diperlukan penataan yang mampu menonjolkan bangunan-bangunan potensial di

kawasan Alun-alun Kota Malang. Perlu juga penataan terhadap vegetasi di kawasan dengan cara memberi jarak antar vegetasi agar tidak menghalangi tampilan dari *frontage* bangunan namun tidak mengurangi kededuhan kawasan. Dengan arahan ini diharapkan keberadaan bangunan-bangunan yang berpotensi sebagai *landmark* akan lebih mudah untuk diamati dan dikenali sebagai kawasan Alun-alun Kota Malang.

### 5.1.3 Aktivitas Pengguna di Koridor

Aktivitas pengguna di koridor pada kawasan Alun-alun Kota Malang bergantung pada ketersediaan *street furniture* serta tujuan orang melakukan aktivitas berjalan. Hal ini menyebabkan sedikitnya aktivitas pengguna yang ditemukan pada kawasan khususnya pada jalur pedestrian selain aktivitas pergerakan pejalan kaki. Untuk itu perlu adanya arahan perbaikan kawasan Alun-alun Kota Malang dalam hal mewadahi berbagai aktivitas penggunaannya sebagai berikut:

1. Penambahan elemen *street furniture* untuk menciptakan aktivitas di kawasan.

Dengan menambahkan tempat duduk pada jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang, diharapkan dapat memfasilitasi aktivitas duduk pengguna koridor, yang dari hasil pengamatan ditemukan bahwa pengguna duduk di tepi jalur pedestrian ataupun tepi pagar. Sehingga dapat menciptakan kawasan Alun-alun Kota Malang yang sesuai dengan karakteristik *pedestrian-friendly*. Penambahan tempat duduk juga bertujuan untuk memberikan kesempatan pejalan kaki untuk beristirahat sejenak ketika berjalan sekaligus menciptakan aktivitas lain seperti berinteraksi dengan sesama pengguna.

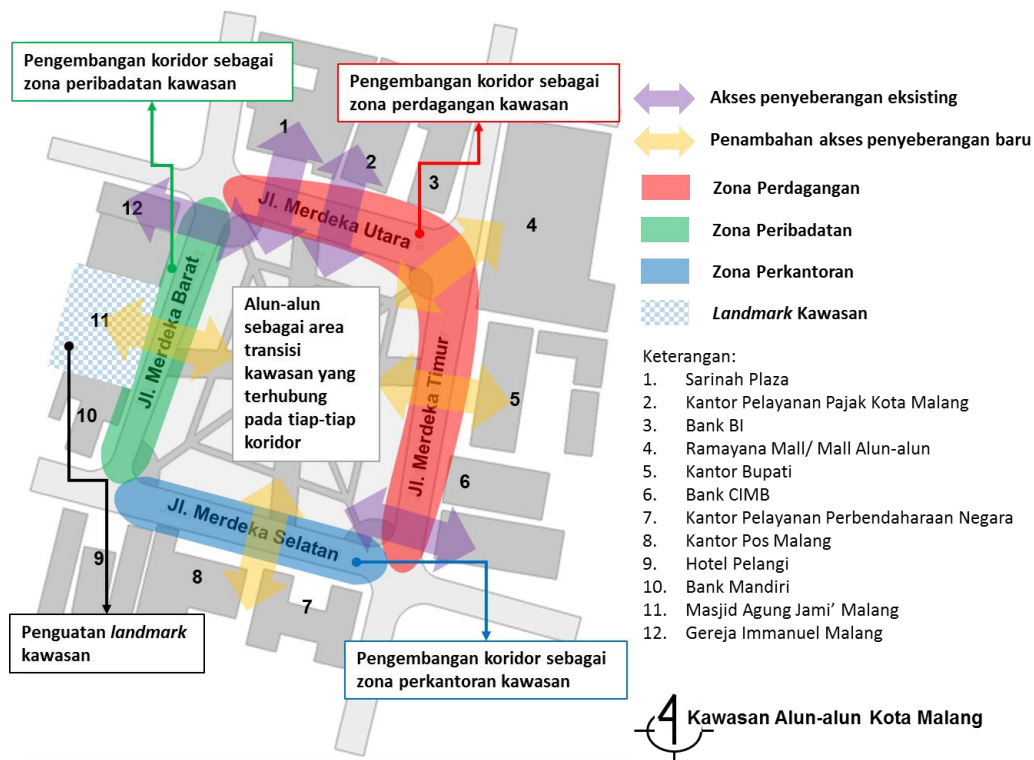
Kemudian penambahan *street furniture* lain seperti lampu penerangan agar dapat menerangi jalur pedestrian di malam hari, serta pot-pot tanaman sebagai penghias jalur pedestrian.

2. Penyediaan jalur pedestrian yang saling terhubung di dalam kawasan.

Alun-alun Kota Malang berfungsi sebagai area transisi kawasan dengan keterbukaan akses dari segala sisi yang memungkinkan penggunaanya untuk singgah ketika menuju koridor lain dalam satu kawasan. Hal ini membuat banyak ditemukan aktivitas pengguna menyeberang dari/menju alun-alun sebagai pilihan rute tercepat untuk mencapai tempat tujuan. Maka dari itu perlu arahan untuk membuat jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang saling terhubung satu sama lain dengan cara menyediakan akses penyeberangan jalan. Arahan ini diharapkan dapat menciptakan kawasan Alun-alun Kota Malang yang nyaman bagi penggunaanya dalam mencapai tempat tujuan.

## 5.2 Konsep Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang

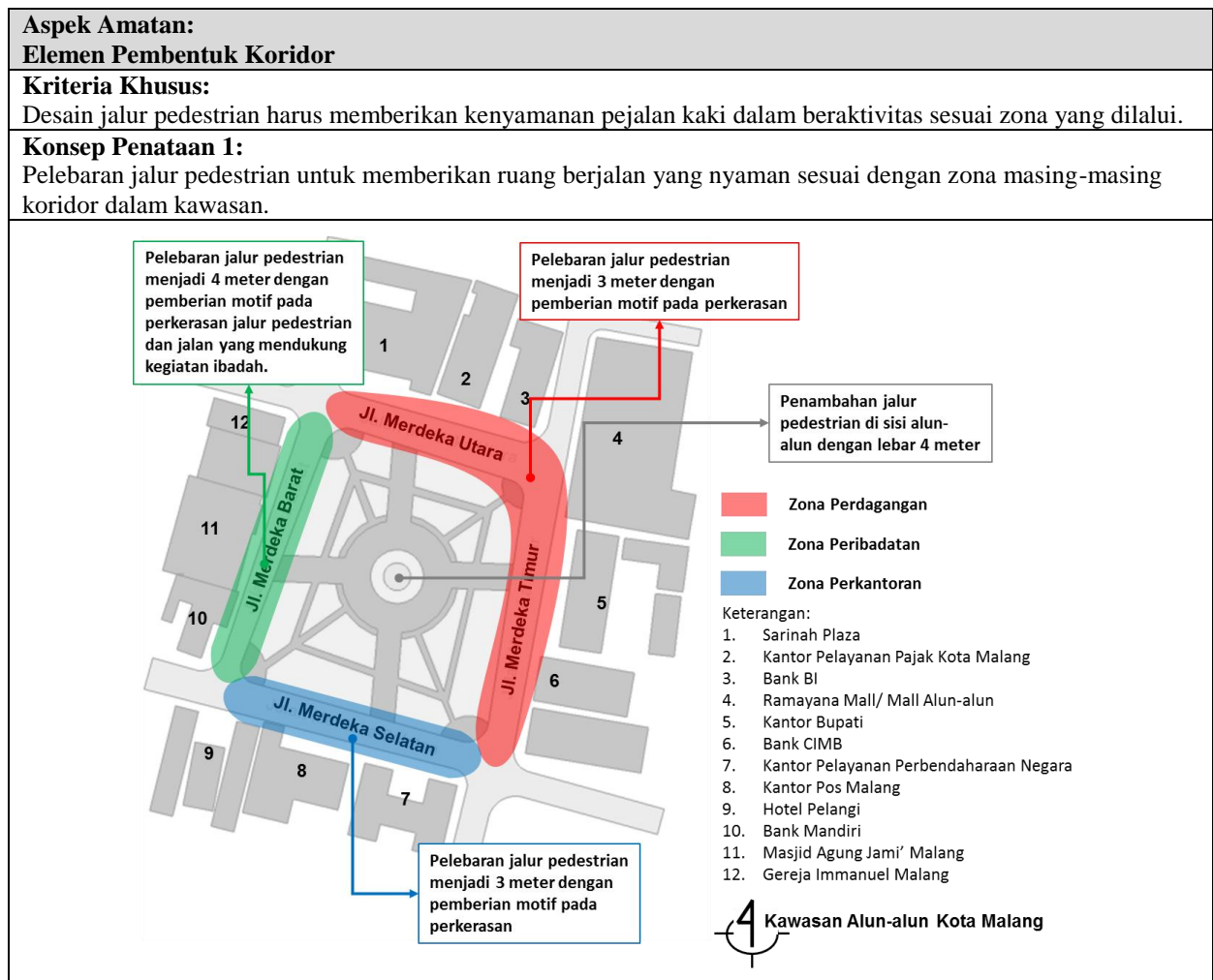
Secara umum, konsep penataan kawasan Alun-alun Kota Malang dapat dilihat pada konsep *layout plan* kawasan berikut ini.



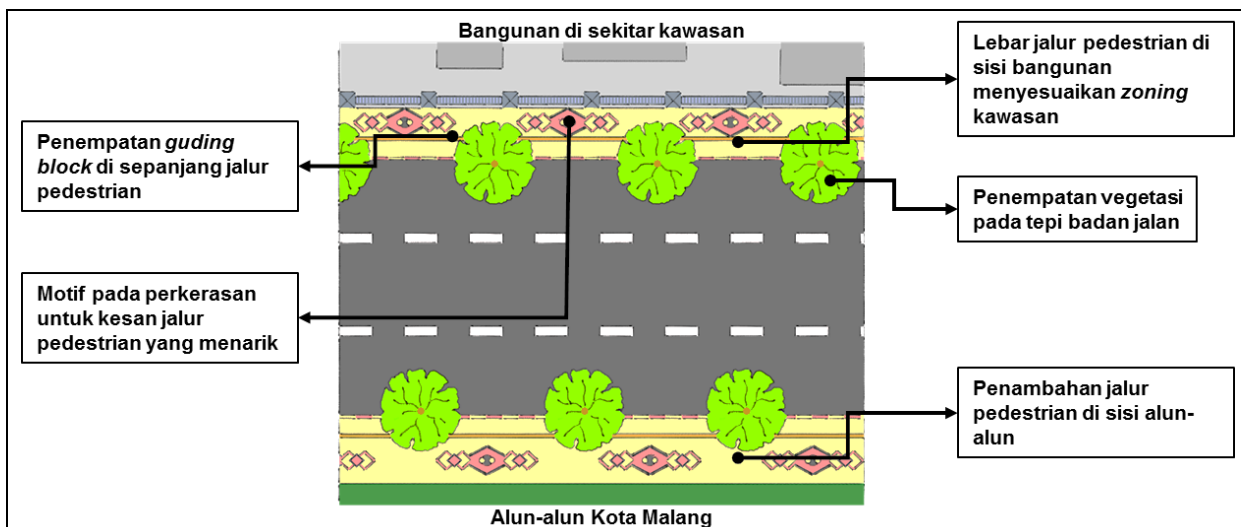
Gambar 5. 1 *Layout Plan* Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang

Gambar 5.1 merupakan *layout plan* penataan kawasan yang masih bersifat makro. Sehingga perlu dikembangkan lebih lanjut berdasarkan kriteria khusus penataan kawasan pada Tabel 4.11. Dari kriteria khusus tersebut, selanjutnya digunakan dalam mengembangkan dan menentukan konsep penataan kawasan yang sesuai dengan konsep *pedestrian-friendly* berikut ini.

Tabel 5.1 Konsep Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang untuk Aspek Amatan  
Elemen Pembentuk Koridor







#### Pertimbangan:

- Penambahan lebar jalur pedestrian menyesuaikan zonasi kawasan bertujuan untuk menampung sirkulasi pejalan kaki dengan tujuan pergerakan yang berbeda-beda pada tiap zona. Serta untuk menciptakan kawasan sesuai dengan karakteristik *pedestrian-friendly* yang memiliki jalur pedestrian lebar.
- Lebar jalur pedestrian sebesar 3 meter pada zona perdagangan dan perkantoran berdasarkan asumsi satu orang membutuhkan ruang berjalan sebesar  $\pm 1$  meter, sehingga dengan lebar 3 meter dapat menampung 3 pejalan kaki untuk berjalan beriringan.
- Lebar jalur pedestrian sebesar 4 meter pada zona peribadatan bertujuan agar jalur pedestrian dapat digunakan sebagai kegiatan ibadah pada hari-hari tertentu.
- Penambahan jalur pedestrian pada sisi alun-alun bertujuan agar sirkulasi pejalan kaki yang bertujuan untuk menikmati aktivitas berjalan dan lingkungan alun-alun dapat dilakukan pada jalur ini. Sehingga tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki lainnya.
- Penempatan *guiding block* untuk menciptakan jalur pedestrian yang ramah bagi semua pengguna termasuk penyandang disabilitas, sehingga dapat melakukan aktivitas di kawasan Alun-alun Kota Malang.

#### Aspek Amatan:

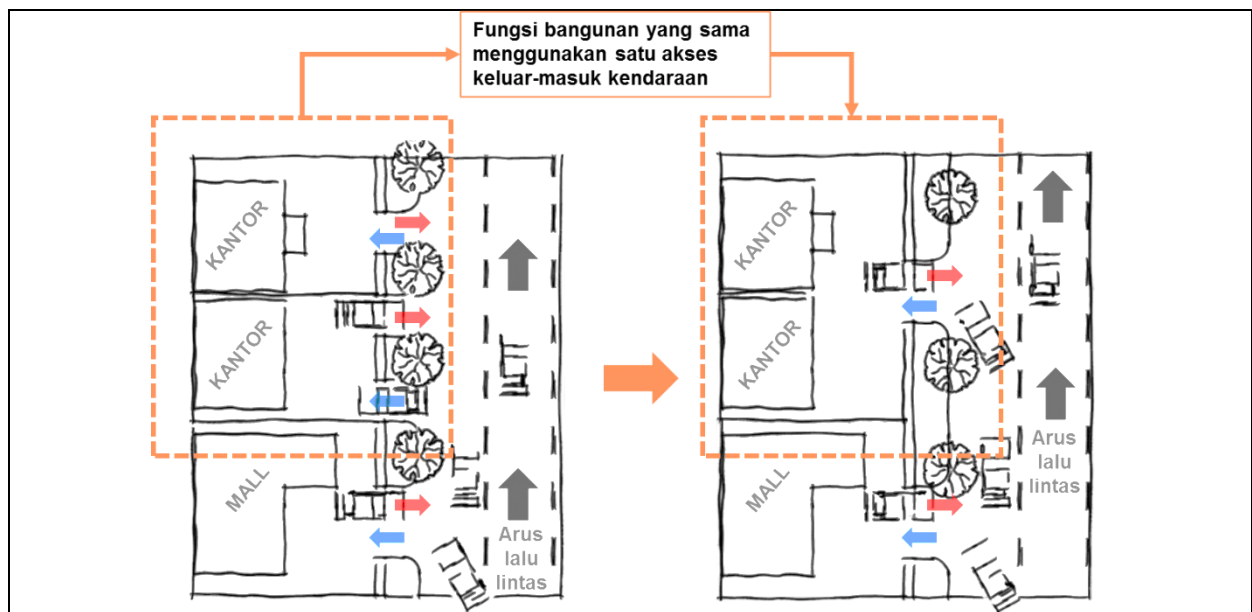
##### Elemen Pembentuk Koridor

##### Kriteria Khusus:

Penataan sirkulasi keluar masuk kendaraan menuju bangunan harus memperhatikan kesinambungan jalur pedestrian.

##### Konsep Penataan 2:

Mengatur satu akses keluar-masuk kendaraan untuk deretan bangunan yang sama demi memberikan kesinambungan jalur pedestrian



#### Pertimbangan:

- Mempertimbangkan penilaian persepsi pengguna terhadap kemudahan berjalan di koridor kawasan yang dinilai perlu dilakukan perbaikan (lihat tabel 4.7).
- Memberikan rasa nyaman dalam berjalan di kawasan tanpa gangguan dari sirkulasi kendaraan yang hendak masuk/keluar bangunan.
- Memberikan pengalaman berjalan yang berkesinambungan sesuai dengan karakteristik *pedestrian-friendly*.

#### Aspek Amatan:

##### Elemen Pembentuk Koridor

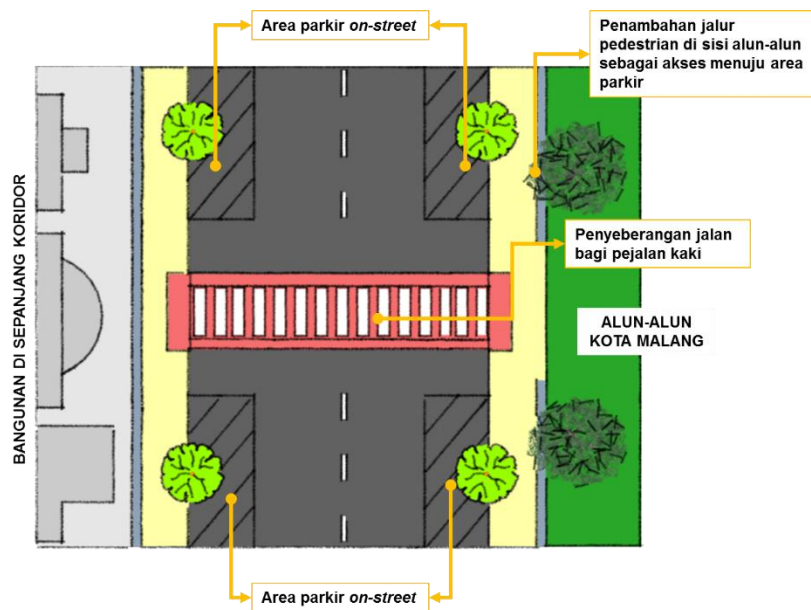
#### Kriteria Khusus:

Penempatan area parkir *on-street* sebaiknya terhubung dengan jalur pedestrian.

#### Konsep Penataan 3:

Menetapkan area parkir *on-street* dalam kawasan yang terhubung dengan jalur pedestrian.





**Pertimbangan:**

- Parkir *on-street* menjadi elemen penunjang sebuah kawasan yang memiliki keterbatasan lahan, sehingga perlu diatur lokasi penempatannya agar tidak mengganggu sirkulasi kendaraan di kawasan.
- Penempatan parkir *on-street* didasarkan pada kondisi eksisting parkir pada kawasan dan dihubungkan dengan akses penyeberangan pejalan kaki agar menciptakan keterhubungan kawasan sesuai dengan karakteristik *pedestrian-friendly*.

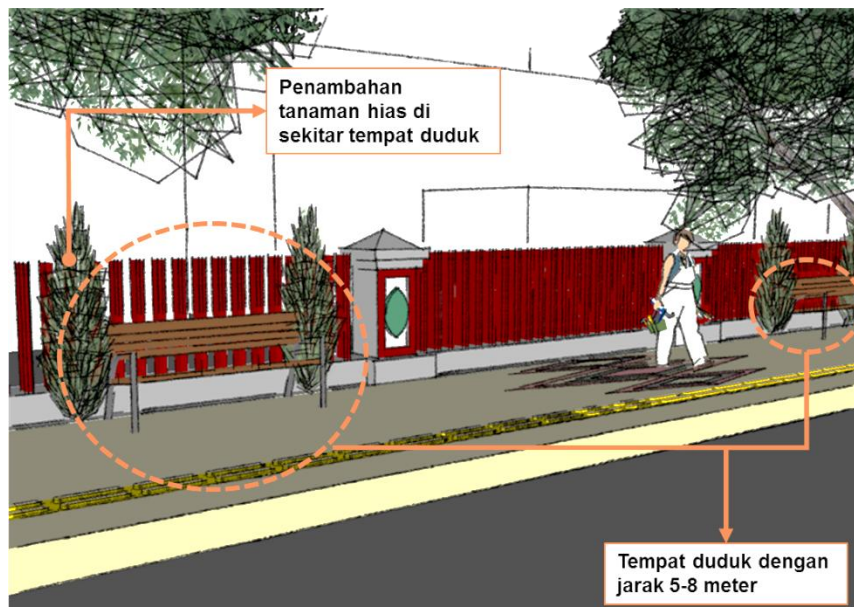
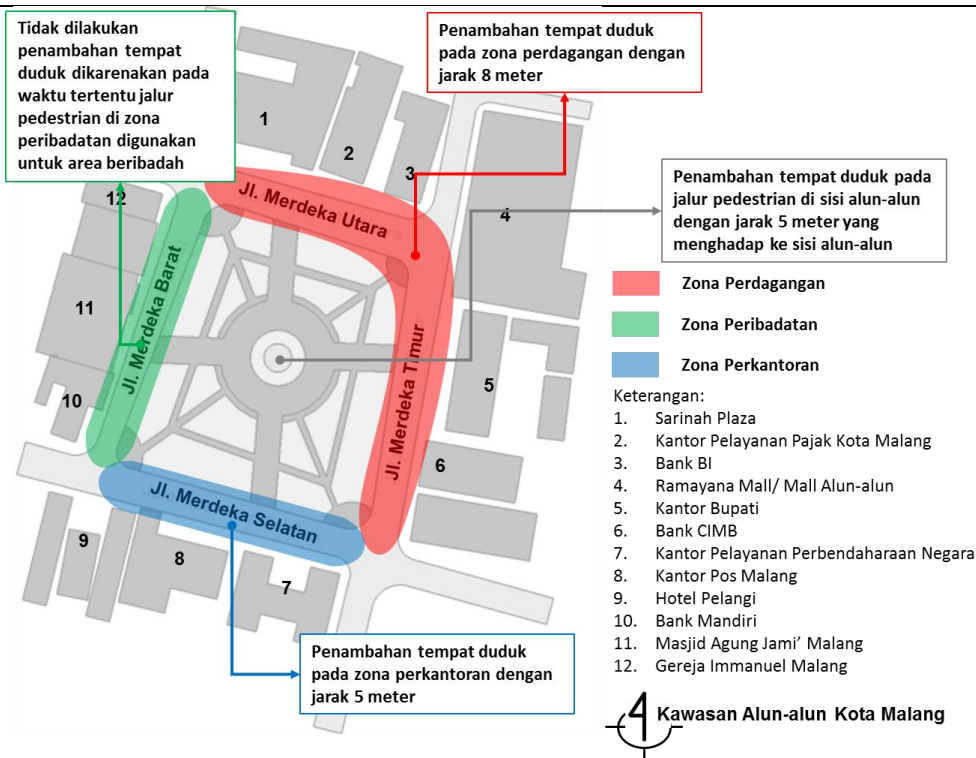
Tabel 5.2 Konsep Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang untuk Aspek Amatan  
*Legibility* dalam Koridor

<p><b>Aspek Amatan:</b> <b><i>Legibility</i> dalam Koridor</b></p>
<p><b>Kriteria Khusus:</b> Penataan vegetasi yang dilakukan sebaiknya tidak menghalangi tampilan <i>frontage</i> bangunan, namun tetap memberikan kededuhan bagi kawasan.</p>
<p><b>Konsep Penataan 4:</b> Mengatur jarak vegetasi tiap 10 meter pada jalur pedestrian. Khusus pada bangunan <i>landmark</i> kawasan diberi jarak sesuai lebar bangunan.</p>

<p><b>Pertimbangan:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengaturan jarak antar vegetasi sebesar 10 meter dianggap masih mampu memberikan keteduhan kawasan sekaligus memperlihatkan tampilan <i>frontage</i> bangunan.</li> <li>- Bentuk pagar bangunan yang rendah berbentuk kisi-kisi dipertahankan untuk memberikan batasan ruang publik dan privat di kawasan namun tidak menghalangi tampilan <i>frontage</i> bangunan.</li> </ul>
<p><b>Aspek Amatan:</b>  <b>Legibility dalam Koridor</b></p>
<p><b>Kriteria Khusus:</b>          Perlu penguatan visual bangunan yang berpotensi sebagai <i>landmark</i>.</p>
<p><b>Konsep Penataan 5:</b>          Menata ketinggian bangunan di sekitar untuk tidak melebihi bangunan <i>landmark</i> agar mudah diamati.</p>
<p><b>Pertimbangan:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ketinggian bangunan di kawasan sebaiknya tidak lebih tinggi dari bangunan <i>landmark</i> (Masjid Jami' dan Bank CIMB), sehingga dari kejauhan sudah dapat terlihat kedua bangunan tersebut.</li> <li>- Penempatan vegetasi di permulaan dan akhir bangunan <i>landmark</i> ditujukan agar bangunan tersebut tidak terhalang oleh vegetasi sehingga pengguna di kawasan dapat menikmati bentuk visual bangunan <i>landmark</i>.</li> </ul>

Tabel 5.3 Konsep Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang untuk Aspek Amatan  
 Aktivitas Pengguna di Koridor

<p><b>Aspek Amatan:</b>  <b>Aktivitas Pengguna di Koridor</b></p>
<p><b>Kriteria Khusus:</b>          Perlu penambahan elemen <i>street furniture</i> di jalur pedestrian untuk mewadahi dan menciptakan aktivitas lain.</p>
<p><b>Konsep Penataan 6:</b>          Menyediakan tempat duduk di jalur pedestrian kawasan dengan jarak 5-8 meter untuk memberikan kesempatan pejalan kaki beristirahat sejenak</p>



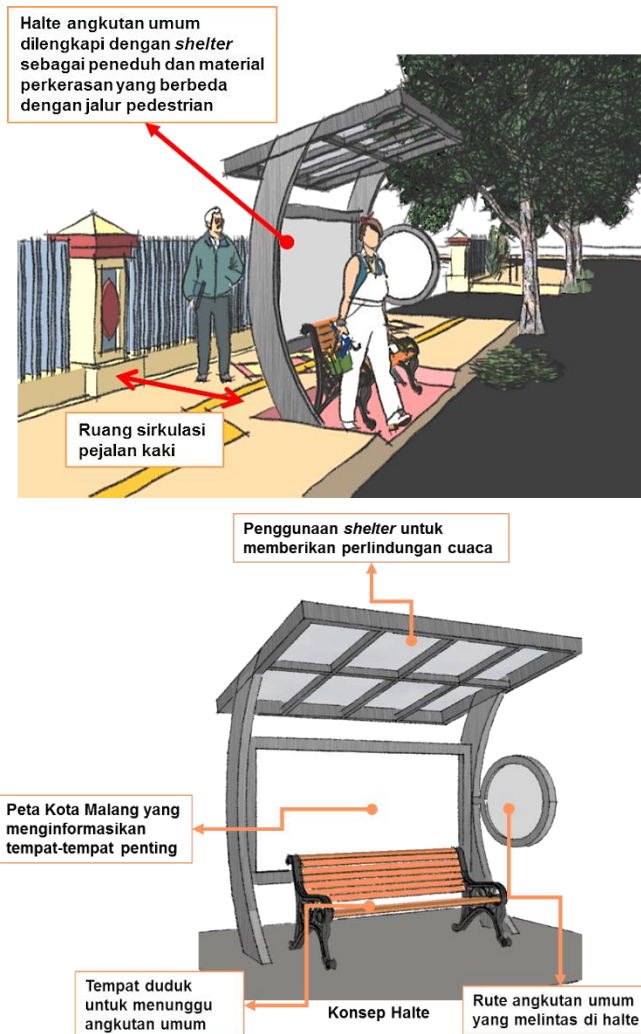
#### Pertimbangan:

- Penambahan tempat duduk dengan jarak 8 meter pada zona perdagangan ditujukan untuk memberikan kesempatan pejalan kaki untuk beristirahat ketika lelah dalam mencapai tujuan berbelanja mereka. Dengan jarak yang demikian diharapkan tidak mengganggu sirkulasi pergerakan orang untuk berbelanja yang menjadi karakter di zona ini.
- Penambahan tempat duduk dengan jarak 5 meter pada zona perkantoran menyesuaikan *character appraisal* aktivitas pengguna yang didapatkan pada zona ini.
- Pada zona peribadatan tidak ditambahkan tempat duduk disebabkan penggunaan jalur pedestrian di zona ini yang dimanfaatkan sebagai area beribadah pada waktu ataupun hari-hari tertentu.
- Penambahan tanaman hias di sekitar tempat duduk bertujuan memperindah kawasan.



### Konsep Penataan 7:

Mendesain halte angkutan umum agar tidak menghalangi aktivitas pejalan kaki dalam berjalan.



### Pertimbangan:

- Penempatan halte di kawasan diatur pada tepi jalur pedestrian yang dibuat melebar ke jalan bertujuan agar aktivitas menunggu transportasi umum tidak menghalangi sirkulasi pejalan kaki, sehingga pejalan kaki dapat beraktivitas dengan nyaman tanpa ganggu ataupun halangan.
- Halte didesain ulang dengan penambahan peta Kota Malang yang menunjukkan tempat-tempat penting di sekitar kawasan Alun-alun Kota Malang serta penambahan peta rute angkutan umum agar pengguna mengetahui angkutan yang akan dipilih dalam mencapai tempat tujuan.

### Aspek Amatan:

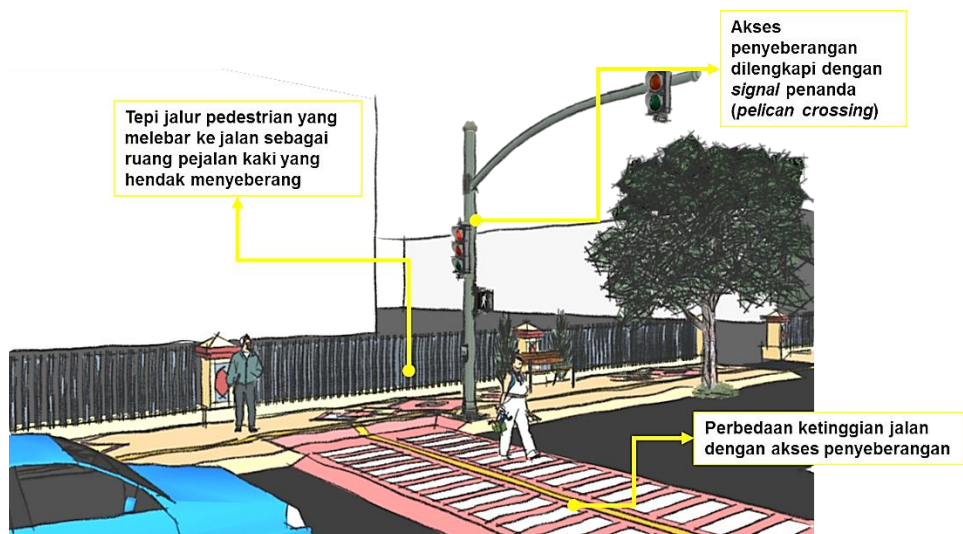
#### Aktivitas Pengguna di Koridor

### Kriteria Khusus:

Jalur pedestrian harus terhubung dengan akses penyeberangan yang memadai.

### Konsep Penataan 8:

Menyediakan akses penyeberangan jalan dengan perbedaan ketinggian antara jalan dan penyeberangan jalan, serta dilengkapi dengan *signal* penanda (*pelican crossing*) untuk memberikan rasa aman dalam menyeberang jalan.



#### Pertimbangan:



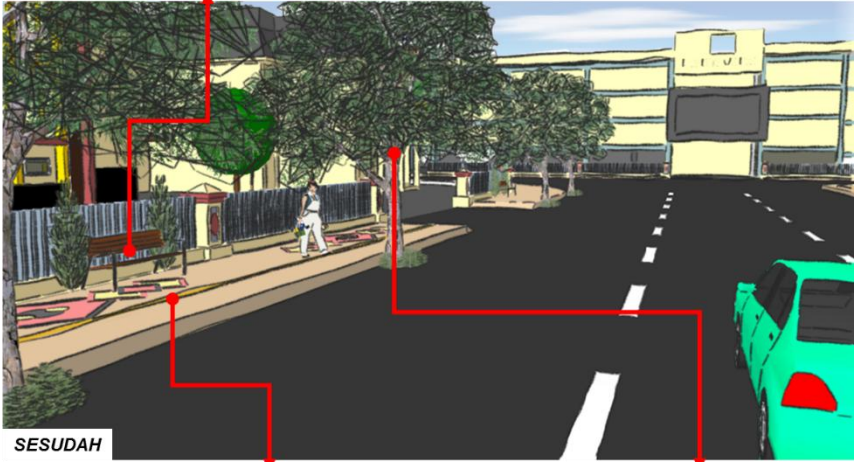
- Akses penyeberangan jalan menjadi fasilitas penunjang pejalan kaki yang harus terhubung demi memudahkan pengguna dalam mencapai tempat tujuan.
- Pemberian perbedaan ketinggian pada penyeberangan jalan mempertimbangkan penilaian persepsi pengguna terhadap keramahan berjalan di koridor kawasan (lihat tabel 4.7) dan bertujuan untuk menciptakan laju kendaraan yang lambat. Sehingga pejalan kaki dapat menyeberang dengan nyaman dan aman dari lalu lintas kendaraan sesuai dengan karakteristik *pedestrian-friendly*.
- Penambahan serta *signal* penanda pada akses penyeberangan jalan ditempatkan pada zona perdagangan dan perkantoran. Pada zona peribadatan tidak diberikan *signal* penanda agar tidak mengganggu kegiatan ibadah di zona ini.
- Tepi jalur pedestrian yang dibuat melebar pada akses penyeberangan jalan bertujuan agar pengemudi kendaraan dapat melihat adanya pejalan kaki yang hendak menyeberang serta aktivitas menyeberang jalan tidak menghalangi sirkulasi pejalan kaki.

### **5.2.1 Visualisasi Konsep Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang**

Bentuk visualisasi konsep penataan dibuat dengan menggabungkan beberapa konsep penataan ke dalam satu tampilan visual. Visualisasi konsep penataan ini bertujuan untuk memberikan gambaran penerapan dari konsep penataan yang telah diuraikan sebelumnya terhadap kawasan Alun-alun Kota Malang. Berikut ini adalah beberapa visualisasi konsep penataan yang dihasilkan.



Tabel 5.4 Visualisasi 1

<p><b>Konsep Penataan 1:</b> Pelebaran jalur pedestrian untuk memberikan ruang berjalan yang nyaman sesuai dengan zona masing-masing koridor dalam kawasan.</p> <p><b>Konsep Penataan 4:</b> Mengatur jarak vegetasi tiap 10 meter pada jalur pedestrian. Khusus pada bangunan <i>landmark</i> kawasan diberi jarak sesuai lebar bangunan.</p> <p><b>Konsep Penataan 6:</b> Menyediakan tempat duduk di jalur pedestrian kawasan dengan jarak 5-8 meter untuk memberikan kesempatan pejalan kaki beristirahat sejenak</p>	
 <p>Zona Perdagangan</p> <p>Keyplan</p>  <p>SEBELUM</p>	 <p>Fasilitas tempat duduk dengan jarak 8 meter pada zona perdagangan dilengkapi dengan tanaman hias untuk memperindah jalur pedestrian</p> <p>Jalur pedestrian di zona perdagangan dilebarkan menjadi 3 meter untuk memberikan ruang yang lebar bagi pejalan kaki berjalan serta motif pada perkerasan untuk kesan jalur pedestrian yang menarik</p> <p>Jarak vegetasi diatur dengan jarak 10 meter</p> <p>SESUDAH</p>

**Konsep Penataan 1:**

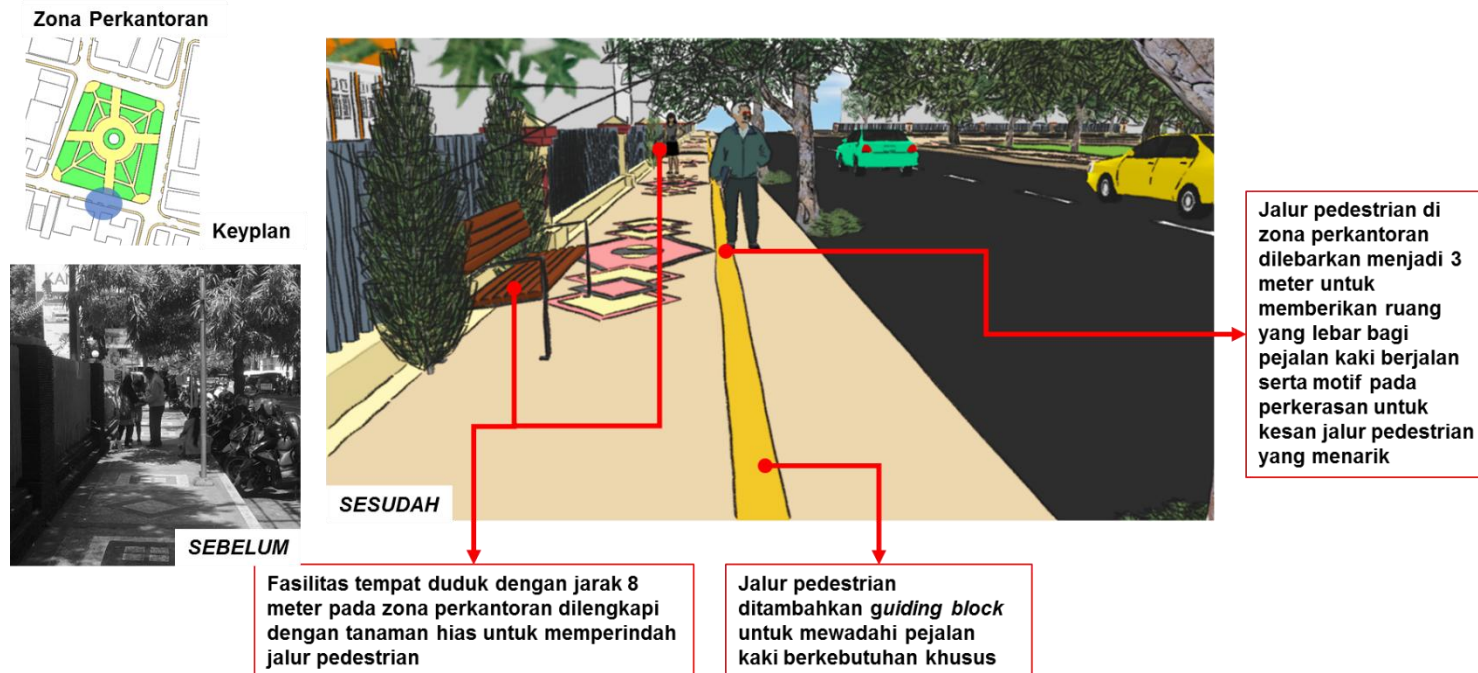
Pelebaran jalur pedestrian untuk memberikan ruang berjalan yang nyaman sesuai dengan zona masing-masing koridor dalam kawasan.

**Konsep Penataan 4:**

Mengatur jarak vegetasi tiap 10 meter pada jalur pedestrian. Khusus pada bangunan *landmark* kawasan diberi jarak sesuai lebar bangunan.

**Konsep Penataan 6:**

Menyediakan tempat duduk di jalur pedestrian kawasan dengan jarak 5-8 meter untuk memberikan kesempatan pejalan kaki beristirahat sejenak



**Konsep Penataan 1:**

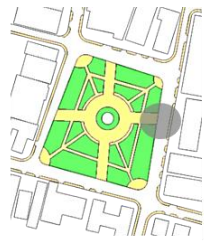
Pelebaran jalur pedestrian untuk memberikan ruang berjalan yang nyaman sesuai dengan zona masing-masing koridor dalam kawasan.

**Konsep Penataan 4:**

Mengatur jarak vegetasi tiap 10 meter pada jalur pedestrian. Khusus pada bangunan *landmark* kawasan diberi jarak sesuai lebar bangunan.

**Konsep Penataan 6:**

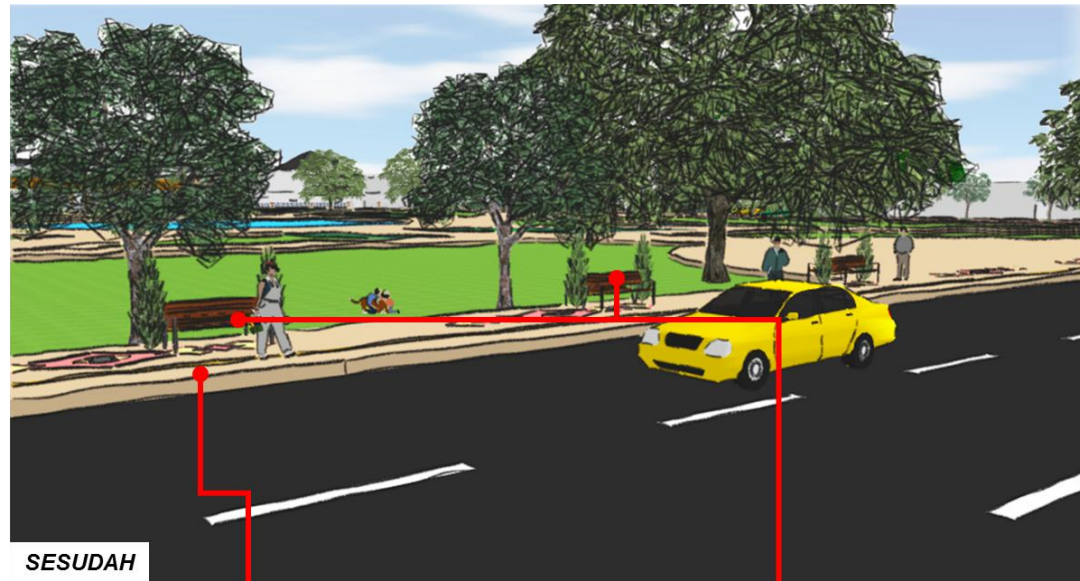
Menyediakan tempat duduk di jalur pedestrian kawasan dengan jarak 5-8 meter untuk memberikan kesempatan pejalan kaki beristirahat sejenak



Keyplan



SEBELUM

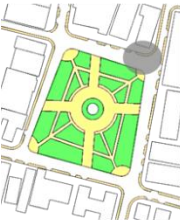


Penambahan jalur pedestrian di pada sisi alun-alun dengan lebar 4 meter


Penambahan tempat duduk dengan jarak 5 meter dilengkapi dengan tanaman hias

Tabel 5.5 Visualisasi 2

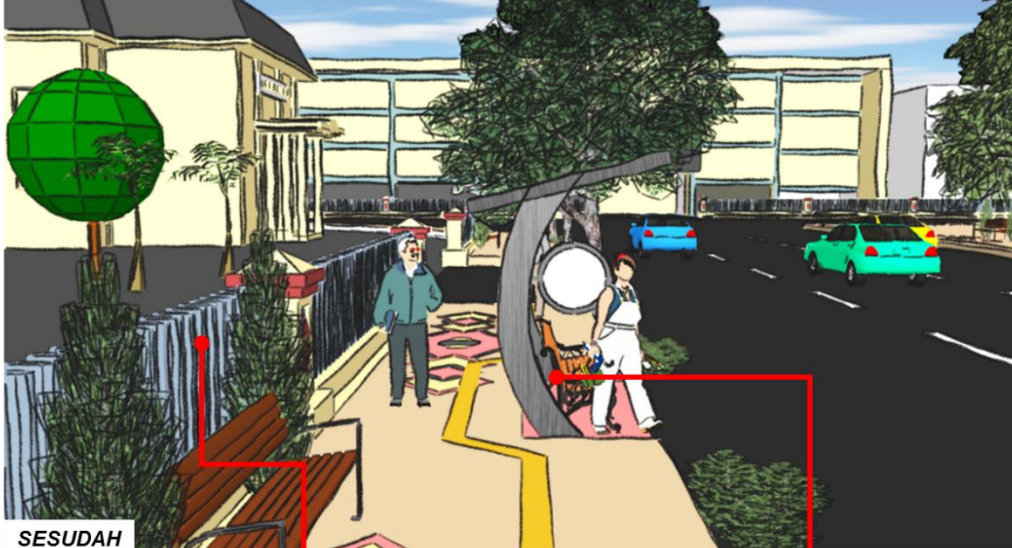
**Konsep Penataan 7:**  
Mendesain halte angkutan umum agar tidak menghalangi aktivitas pejalan kaki dalam berjalan.



Keyplan



SEBELUM



SESUDAH

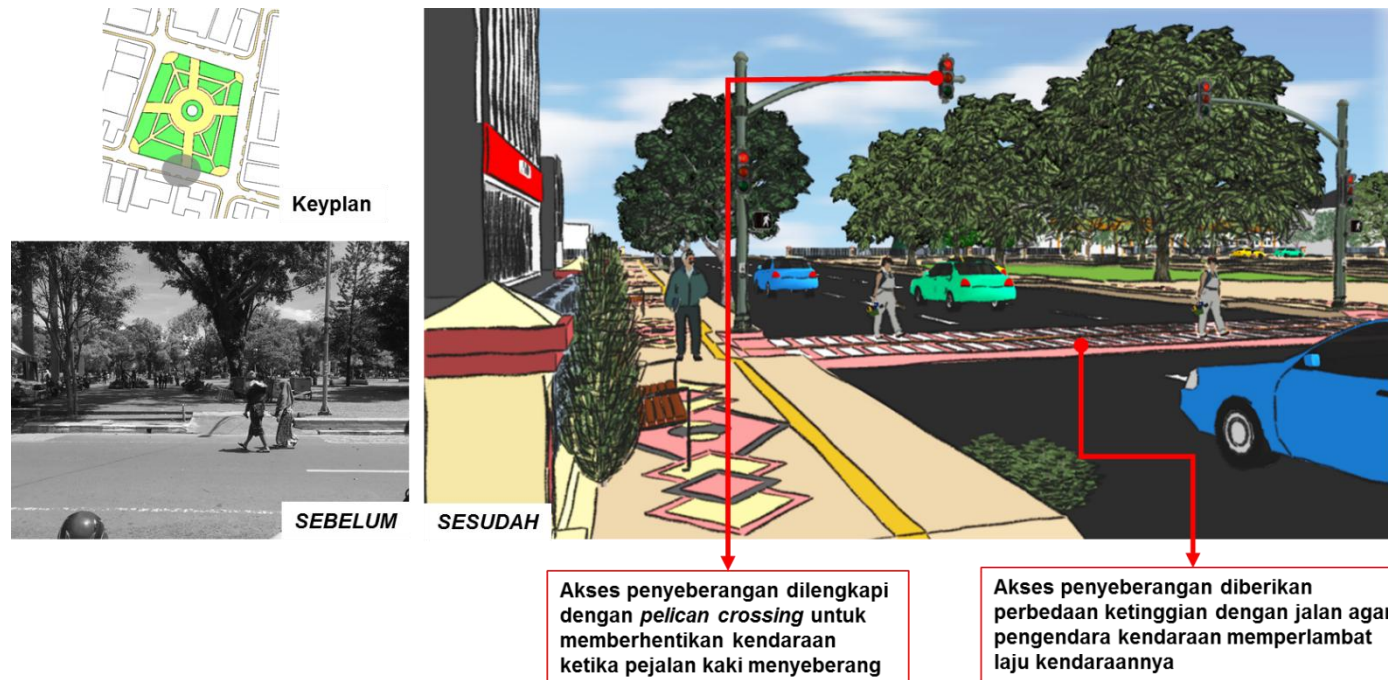
Penggunaan pagar bangunan yang rendah dan berbentuk kisi-kisi agar tampilan bangunan terlihat dari jalur pedestrian

Penempatan halte angkutan umum dengan material perkerasan yang berbeda dengan jalur pedestrian



Tabel 5.6 Visualisasi 3

**Konsep Penataan 8:**  
Menyediakan akses penyeberangan jalan dengan perbedaan ketinggian antara jalan dan penyeberangan jalan, serta dilengkapi dengan *signal* penanda (*pelican crossing*) untuk memberikan rasa aman dalam menyeberang jalan.





## **BAB 6**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Kesimpulan**

Dari hasil analisa elemen pembentuk koridor yang dilakukan pada kawasan Alun-alun Kota Malang, diketahui bahwa kawasan ini masih belum mampu memberikan kenyamanan bagi pengguna dalam hal berjalan maupun beraktivitas lain di dalam kawasan. Meskipun kondisi kawasan cukup teduh akibat dari naungan vegetasi yang tersebar di kawasan, namun dari hasil wawancara terkait persepsi pengguna, sebagian besar memberikan penilaian kurang terhadap keramahan dan kemudahan kawasan. Sehingga hal ini menuntut adanya arahan penataan bagi kawasan Alun-alun Kota Malang untuk menciptakan lingkungan kawasan yang nyaman bagi pengguna dalam melakukan aktivitasnya.

Kemudian aktivitas pengguna di kawasan Alun-alun Kota Malang cenderung ditemukan aktivitas pergerakan pejalan kaki. Hal ini disebabkan oleh guna lahan di sekitar kawasan yang menjadi tarikan pergerakan orang dengan berbagai tujuan seperti beribadah, bekerja, dan berbelanja. Adanya keterbatasan *street furniture* yang tersedia di dalam kawasan juga mengakibatkan jarang ditemukan aktivitas lain selain berjalan. Sehingga kawasan Alun-alun Kota Malang kurang dapat mewadahi pengguna dalam melakukan aktivitasnya.

Hasil analisa *legibility* koridor ditemukan adanya bangunan-bangunan yang berpotensi menjadi *landmark*. Bangunan-bangunan tersebut adalah bangunan Bank CIMB yang memiliki potensi untuk meningkatkan *legibility* koridor, dan bangunan Masjid Jami' Kota Malang memiliki sebagai *landmark* sekaligus ciri kawasan Alun-alun Kota Malang. Namun, kedua bangunan ini kurang terlihat secara visual meskipun memiliki pagar rendah. Hal ini dikarenakan adanya vegetasi yang menghalangi pandangan terhadap bangunan. Sehingga perlu dilakukan penataan terkait dengan penempatan vegetasi di dalam kawasan Alun-alun Kota Malang.

Hasil analisa-analisa yang telah dilakukan, didapatkan karakter kawasan Alun-alun Kota Malang sebagai berikut:

1. Elemen pembentuk koridor belum mampu memberikan kenyamanan untuk aktivitas pergerakan pejalan kaki maupun aktivitas lain yang terjadi di kawasan. Kenyamanan yang dimaksud adalah mampu menjadi sarana pejalan kaki untuk berjalan dari titik awal menuju tempat tujuan dan juga sebagai sarana berinteraksi dengan sesama pejalan kaki lainnya. Serta mampu memberikan keteduhan bagi setiap aktivitas yang dilakukan didalamnya dan tanpa gangguan, baik lalu lintas kendaraan, maupun kondisi koridor yang menghalangi pergerakan pejalan kaki dalam berjalan.
2. Potensi bangunan dalam menciptakan *legibility* kawasan kurang terlihat secara visual meskipun memiliki pagar rendah, hal ini dikarenakan adanya vegetasi yang menghalangi pandangan terhadap bangunan.
3. Aktivitas pengguna di kawasan bergantung pada ketersediaan *street furniture* serta pergerakan pejalan kaki cenderung mengikuti guna lahan di sekitar kawasan yang menjadi tujuan pergerakan orang berjalan.

Berdasarkan hasil pembacaan karakter kawasan tersebut, maka diperlukan arahan penataan kawasan untuk menjadikan kawasan Alun-alun Kota Malang lebih nyaman dan aman bagi pengguna dalam melakukan aktivitasnya. Perbaikan dan penataan yang diarahkan mengacu pada karakteristik *pedestrian-friendly* yang menjadi konsep dalam penelitian ini. Sehingga arahan yang diusulkan adalah sebagai berikut:

1. Penyediaan ruang berjalan yang bisa mengakomodasi pejalan kaki untuk berjalan 3-4 orang beriringan.
2. Mendesain jalur pedestrian agar dapat dilalui oleh semua pengguna termasuk pengguna difabel.
3. Penyediaan jalur pedestrian yang berkesinambungan.
4. Pemberian jarak antar vegetasi agar tidak menghalangi tampilan dari *frontage* bangunan namun tidak mengurangi keteduhan kawasan.
5. Menonjolkan bangunan-bangunan yang berpotensi sebagai *landmark* dengan menata ketinggian bangunan di sekitarnya.



6. Penambahan elemen street furniture untuk menciptakan aktivitas lain di kawasan.
7. Penyediaan jalur pedestrian yang saling terhubung di dalam kawasan, baik antar jalur pedestrian maupun dengan area parkir di kawasan.

Dengan usulan arahan penataan ini, diharapkan dapat menjadikan kawasan Alun-alun Kota Malang menjadi lebih nyaman dan aman bagi pengguna dalam melakukan aktivitasnya.

## **6.2 Saran**

Menata sebuah kawasan hendaknya tidak hanya berfokus kepada fisik kawasan, namun juga fokus kepada siapa penataan kawasan itu ditujukan. Dengan mengangkat konsep *pedestrian-friendly* sebagai arahan penataan, penelitian ini berupaya untuk menciptakan kawasan yang nyaman dan nyaman bagi pengguna dalam melakukan aktivitasnya di kawasan Alun-alun Kota Malang. Dimana kepentingan dan kebutuhan pengguna dalam beraktivitas juga turut dipertimbangkan dalam memberikan arahan penataan kawasan ini.

Untuk penelitian selanjutnya berkaitan dengan penataan kawasan Alun-alun Kota Malang, diharapkan dapat melanjutkan aspek amatan terhadap elemen fasad dan massa bangunan di dalam kawasan. Sehingga bangunan-bangunan di dalam kawasan Alun-alun Kota Malang dapat dengan utuh tertata sesuai dengan konsep yang telah ditentukan.

*(Halaman ini Sengaja Dikosongkan)*

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Al-Kodmany, Kheir. 2001. *Supporting Imageability on The World Wide Web: Lynch's Five Elements of The City in Community Planning*. Environment and Planning B: Planning and Design 2001, vol. 28, pages 805 - 832, Urban Planning and Public Affairs, University of Illinois at Chicago.
- Bell, P.A., *et al.* 1996. *Environmental Psychology*. New York: Hardcourt Brace College Publisher.
- Bishop, Kirk R. 1989. *Designing Urban Corridors*. Washington: American Planning Association.
- Burton, Elizabeth., dan Mitchell, Lynne. 2006. *Inclusive Urban Design - Street for Life*. Oxford: Architectural Press.
- Carmona, *et al.* 2003. *Public Space - Urban Space, The Dimension of Urban Design*. New York: Architectural Press.
- Carr, Stephen. 1992. *Public Space*. New York: Cambridge University Press.
- Cullen, Gordon. 1961. *The Concise Townscape*. London: Architectural Press.
- Darjosanjoto, Endang T.S. 2006. *Penelitian Arsitektur di Bidang Perumahan dan Permukiman*. Surabaya: ITS Press.
- Gehl, Jan. 1996. *Life Between Buildings: Using Public Space*. New York: Van Nostrand Reinhold Co. Inc.
- Grant, J.A & Associates .2008. *Glenferrie Road Precinct Walkability Study Final Report*.
- Groat, L., dan Wang, D. 2002. *Architectural Research Method*. John Wiley Son Inc.
- Handinoto. 1992. *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 1879-1940*. Laporan Penelitian pada Universitas Kristen Petra Surabaya.
- Hariwijaya, M. dan Trinton P.B. 2008. *Pedoman Penulisan Ilmiah dan Skripsi*. Yogyakarta: Oryza.
- Haryadi dan Setiawan, B. 1995. *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*. Dirjen Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

- Ittelson, W.H., *et al.* 1974. *An Intrduction to Environmental Psychology*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Jacob, Allan B. 1995. *Great Streets*. Cambridge, Massasuchett: MIT Press.
- Krier, Rob. 1979. *Urban Space*. New York: Rizzoli International Publications.
- Lynch, Kevin. 1960. *The Image of The City*. Cambridge, Massachusetts: M.I.T. Press.
- Maki, Fumihiko. 1964. *Investigation in Collective Form*. Washington: University St. Louis.
- Meyers. 2009. *Pedestrian Scale Design Guidelines Manual*. Ohio: Meyers Associates.
- Moughtin, C. 1992. *Urban Design, Street and Square*. Oxford: Heineman ltd.
- Riyanto, Wahyu Hidayat. 2007. *Malang, Kota Kita: Catatan Problematika Kota Malang*. Malang: UMM Press .
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Co. Inc.
- Spreiregen, Paul D. 1965. *Urban Design - The Architecture Town and Cities*. New York: Mc. Graw - Hill Book Co.
- Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*. New York: Van Nostrand Reinhold Co. Inc.
- Urban Design Toolkit*, Third Edition, 2006. Ministry for the Environment, Wellington, New Zealand.
- Wibowo, Arif. 2014. *Blimbing Hibrid Traditional Market*. Malang: Universitas Islam Maulana Malik Ibrahim.
- Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Terpadu*. Yogyakarta: Kanisisus.
- Zhang dan Lawson. 2009. *Meeting and Greeting: Activities in Public Outdoor Spaces Outside Highdensity Urban residential Communities*. Urban Design International vol. 14, 4, 207-214.

## **Jurnal**

- Agustin, Imma Widyawati. 2017. *Penerapan Konsep Walkability di Kawasan Alun-alun Kota Malang*. Jurnal Pengembangan Kota. Vol 5 (1): 45-57. DOI: 10.14710/jpk.5.1.45-57

- Damayanti, R. dan Handinoto. 2005. *Kawasan Pusat Kota dalam Perkembangan Sejarah Perkotaan di Jawa*. Dimensi Teknik Arsitektur. Vol 33 No. 1, Juli 2005.34-42
- Handinoto. 1996. *Perkembangan Kota Malang pada Jaman Kolonial (1914-1940)*. Dimensi Teknik Arsitektur. 22 (1).
- Marshall, C. and Rossman, G. 1995. *Designing Qualitative Research : A Primer for Technology Education Researchers*. Journal of Technology Education, Vol 9 Num. 1.
- Putra, R. Dimas Widya 2016. *Penelusuran Kawasan Alun-Alun Bunder Kota Malang sebagai Open Space Rancangan Ir. Karsten*. Atrium, Volume 2 Nomor 1.
- Wasilah dan A. Hildayanti. 2016. *Filosofi Penataan Ruang Spasial Vertikal pada Rumah Tradisional Saoraja Lapinceng Kabupaten Barru*. Ruas, Volume 14 Nomor 2.

#### **Pedoman**

- Pedestrian-Friendly Toolbox*. 2013. Departement of Transportation, State of Hawaii
- Rencana Tata Ruang Kota Malang. 2011. Pemerintah Kota Malang

*(Halaman ini Sengaja Dikosongkan)*

## LAMPIRAN

### LAMPIRAN 1. Kuisioner Pengguna Kawasan Alun-alun Kota Malang

#### KUISIONER PENELITIAN

#### **PENATAAN KAWASAN ALUN-ALUN KOTA MALANG DENGAN KONSEP *PEDESTRIAN-FRIENDLY***

Kepada Yth:  
Bapak/Ibu Responden  
Di tempat

Dengan hormat,

Dalam rangka memenuhi tugas tesis saya pada Program Pasca Sarjana dengan Program Studi Arsitektur Bidang Keahlian Perancangan Kota pada Institut Teknologi Sepuluh Nopember Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan, maka dengan segala kerendahan hati saya sangat menghargai bantuan Bapak/Ibu terhadap beberapa pertanyaan yang tersedia dalam kuisioner ini mengenai **“Penataan Kawasan Alun-alun Kota Malang Dengan Konsep *Pedestrian-friendly*”**. Pengumpulan data ini semata-mata hanya akan digunakan untuk maksud penyusunan tesis dan akan dijamin kerahasiaannya.

Ketersediaan dan kerjasama yang Bapak/Ibu berikan dalam bentuk penilaian yang sesuai akan sangat mendukung keberhasilan penelitian ini. Selain itu, penilaian Bapak/Ibu akan menjadi masukan yang sangat berharga bagi saya.

Akhir kata, saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bantuan dan ketersediaan Bapak/Ibu yang telah meluangkan waktunya dalam pengisian kuisioner ini.

Hormat saya,

Ryski Dwi Pratowo

## Tujuan

Kuisisioner ini ditujukan kepada pengguna kawasan Alun-alun Kota Malang untuk menilai persepsi terhadap kenyamanan kawasan bagi pengguna dalam beraktivitas. Penilaian dilakukan dengan menggunakan kriteria *walkability*, yaitu *Connectivity* (keterhubungan), *Comfortability* (kenyamanan), *Convenient* (kemudahan), *Conviviality* (keramahan), dan *Conspicuous* (kejelasan).

## Petunjuk Pengisian

- Mohon untuk disimak poin-poin penilaian dengan teliti dan memberikan penilaian yang sejujur-jujurnya.
- Poin-poin penilaian dapat dijawab dengan memberi tanda  $\surd$  pada kolom jawaban yang telah disediakan.

Keterangan:

1 = Sangat Tidak Baik/Sangat Tidak Setuju/Sangat Tidak Jelas

2 = Tidak Baik/Tidak Setuju/Tidak Jelas

3 = Kurang Baik/Kurang Setuju/Kurang jelas

4 = Baik/Setuju/Jelas

5 = Sangat Baik/Sangat Setuju/Sangat Jelas

## Identitas Responden

Nama : ..... (jika keberatan tidak perlu diisi)

Umur : ..... tahun

Alamat : .....

## Penilaian Kenyamanan

Parameter	Poin Penilaian	Tujuan	Penilaian				
			1	2	3	4	5
<i>Connectivity</i> (keterhubungan)	Keterhubungan jalur pedestrian dengan transportasi publik dan area parkir kendaraan	Mengetahui keterhubungan antar jalur pedestrian dengan transportasi publik maupun dengan area parkir di kawasan.					
	Kesinambungan antar jalur pedestrian dalam kawasan	Mengetahui keterhubungan antar jalur pedestrian di suatu koridor dengan koridor lain.					
<i>Comfortability</i> (kenyamanan)	Keberadaan peneduh	Mengetahui ada tidaknya sarana peneduh ( <i>shelter</i> atau naungan peneduh pohon) sebagai tempat perlindungan pejalan kaki dari cuaca.					
	Kualitas perkerasan jalur pedestrian	Mengetahui kondisi perkerasan yang menambah kenyamanan berjalan.					
	Ketersediaan <i>street furniture</i>	Mengetahui kelengkapan <i>street furniture</i> guna mendukung aktivitas berjalan.					



Parameter	Poin Penilaian	Tujuan	Penilaian				
			1	2	3	4	5
<i>Convenient</i> (kemudahan)	Gangguan di jalur pedestrian	Mengetahui gangguan yang mengurangi kelancaran pejalan kaki untuk berjalan. Gangguan yang dimaksud berupa pohon, parkir kendaraan di pedestrian.					
	Kesinambungan jalur pedestrian	Mengetahui kemudahan pejalan kaki untuk berjalan tanpa adanya halangan berupa pedestrian rusak, terputus.					
<i>Conviviality</i> (keramahan)	Keamanan berjalan di jalur pedestrian	Mengetahui keselamatan pejalan kaki terlindung dari kendaraan yang melintas.					
	Keamanan menyeberang jalan	Mengetahui keselamatan pejalan kaki ketika menyeberang jalan. Terkait dengan ketersediaan <i>pedestrian-crossing</i> .					
	Ramah untuk penyandang disabilitas	Mengetahui ada tidaknya fasilitas pendukung untuk penyandang disabilitas menyusuri jalur pedestrian.					
<i>Conspicuous</i> (kejelasan)	Ketersediaan penunjuk jalan	Mengetahui ada tidaknya penunjuk jalan sehingga pejalan kaki tidak tersesat.					
	Kejelasan kawasan	Mengetahui kejelasan sebuah kawasan melalui tampilan visual dari lingkungan fisik.					

**LAMPIRAN 2. Hasil Wawancara Kuisioner Pengguna Kawasan Alun-alun  
Kota Malang**

Parameter	Poin Penilaian	Hasil Rekap Wawancara	Analisa
<i>Connectivity</i> (keterhubungan)	Keterhubungan jalur pedestrian dengan transportasi publik dan area parkir kendaraan	1 = - 2 = - 3 = 10 4 = 31 5 = 9	Sebanyak 31 responden memberikan penilaian baik menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna merasa kawasan Alun-alun Kota Malang telah terhubung dengan baik dengan transportasi publik dan area parkir di kawasan.
	Kesinambungan antar jalur pedestrian dalam kawasan	1 = - 2 = - 3 = 8 4 = 28 5 = 14	Sebagian responden memberikan penilaian bahwa jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang saling terhubung satu sama lain dengan baik.
<i>Comfortability</i> (kenyamanan)	Keberadaan peneduh	1 = - 2 = - 3 = - 4 = 32 5 = 18	Sebanyak 32 responden memberikan penilaian baik menunjukkan sebagian besar pengguna merasa nyaman dengan keberadaan peneduh di kawasan Alun-alun Kota Malang.
	Kualitas perkerasan jalur pedestrian	1 = - 2 = 15 3 = 26 4 = 9 5 = -	Sebagian besar responden memberikan penilaian kurang baik terhadap kualitas perkerasan jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang. Hal ini menunjukkan kondisi perkerasan jalur pedestrian tidak memberikan rasa nyaman bagi pengguna.
	Ketersediaan <i>street furniture</i>	1 = - 2 = 8 3 = 15 4 = 27 5 = -	Ketersediaan dan keberadaan <i>street furniture</i> di kawasan Alun-alun Kota Malang dinilai baik oleh sebagian responden yang berarti telah dirasa memadai oleh pengguna.
<i>Convenient</i> (kemudahan)	Gangguan di jalur pedestrian	1 = - 2 = 28 3 = 15 4 = 7 5 = -	Sebagian besar responden memberikan penilaian tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas pengguna di kawasan Alun-alun Kota Malang dapat berlangsung tanpa gangguan.
	Kesinambungan jalur pedestrian	1 = 19 2 = 31 3 = - 4 = - 5 = -	Hampir keseluruhan responden menilai tidak setuju terhadap kesinambungan jalur pedestrian. Hal ini menunjukkan kualitas jalur pedestrian belum dirasakan memberi kemudahan pengguna dalam beraktivitas.

Parameter	Poin Penilaian	Hasil Rekap Wawancara	Analisa
<i>Conviviality</i> (keramahan)	Keamanan berjalan di jalur pedestrian	1 = - 2 = 10 3 = 11 4 = 29 5 = -	Sebagian besar responden menilai setuju terhadap keamanan berjalan yang menunjukkan pengguna dapat berjalan di jalur pedestrian kawasan Alun-alun Kota Malang dengan aman.
	Keamanan menyeberang jalan	1 = 15 2 = 26 3 = 9 4 = - 5 = -	Hampir keseluruhan responden memberikan penilaian kurang yang menunjukkan bahwa kawasan Alun-alun Kota Malang tidak memberikan rasa aman dan kurang memudahkan pengguna dalam menyeberang jalan.
	Ramah untuk penyandang disabilitas	1 = 18 2 = 32 3 = - 4 = - 5 = -	Keseluruhan responden menilai jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Malang kurang ramah terhadap penyandang disabilitas.
<i>Conspicuous</i> (kejelasan)	Ketersediaan penunjuk jalan	1 = - 2 = - 3 = - 4 = 36 5 = 14	Keseluruhan responden memberikan penilaian baik yang menunjukkan bahwa kawasan Alun-alun Kota Malang memiliki kejelasan dari sisi ketersediaan penunjuk jalan.
	Kejelasan kawasan	1 = - 2 = - 3 = - 4 = 34 5 = 16	Keseluruhan responden memberikan penilaian baik yang menunjukkan bahwa pengguna dapat mengenali kawasan Alun-alun Kota Malang dengan jelas.

*(Halaman ini Sengaja Dikosongkan)*

## 1. BIODATA PENULIS

	Nama	:	Ryski Dwi Pratowo
	Tempat, Tanggal Lahir	:	Pangkalan Bun, 11 Februari 1993
	Agama	:	Islam
	Alamat	:	Jl. C. Simanjuntak No. 18 Surodakan Trenggalek
	E-mail	:	<a href="mailto:ryski.gdrk@gmail.com">ryski.gdrk@gmail.com</a>

## 2. LATAR BELAKANG PENDIDIKAN

1998 – 1999 : TK Bhayangkari Pangkalan Bun

1999 – 2005 : SD Negeri 2 Surodakan Trenggalek

2005 – 2008 : SMP Negeri 1 Pogalan Trenggalek

2008 – 2011 : SMA Negeri 1 Karangan Trenggalek

2011 – 2016 : Program Sarjana (S1) Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas  
Brawijaya

2016 – 2018 : Program Pascasarjana (S2) Perancangan Kota Institut Teknologi  
Sepuluh Nopember

## 3. PUBLIKASI ILMIAH

- Penataan PKL Sekitar Pendopo Kabupaten Trenggalek Berdasarkan Persepsi dan Kebutuhan Ruang - *JPURE Vol. 5 No.2 April 2016*
- Improving Living Space of Informal Settlement Around The Railway Terrace: Case Study Of Sidotopo Railway Space - *4<sup>th</sup> International Conference Urban Studies Border and Mobility, UNAIR 2017*
- The Role of Environmental Quality on Healthy Urbanism Planning (Case Study : Soetomo General Hospital, Surabaya, Indonesia) - *IJSER Vol. 9 Issue 6 June 2018*
- Legibility Corridor in Designing Environmental Image (Case Study: Malang City Square, Indonesia) - *IJSRP Vol. 8 Issue 7 July 2018*